MÉMOIRE

EN FAVEUR

DU CHEMIN DE FER DIRECT

DE PARIS A STRASBOURG,

PAR

LA VALLÉE DE LA MARNE.



MÉMOIRE

EN FAVEUR

DU CHEMIN DE FER DIRECT DE PARIS A STRASBOURG

PAR LA VALLÉE DE LA MARNE,

PRÉSENTÉ

AU GOUVERNEMENT ET AUX CHAMBRES,

En exécution de la délibération du Conseil général du département de la Marne, du 23 décembre 1841.

> *Le Conseil général décide que le tracé auquel il accorde la préférence est celui de la vallée de la Marne, parce qu'il présente les plus grands avantages dans l'intérêt général et dans l'intérêt spécial du département.*
>
> Délibérations du Conseil général de la Marne, du 23 décembre 1841.




Châlons-sur-Marne,

IMPRIMERIE DE BONIEZ-LAMBERT.

1842.

INTRODUCTION.

Ce n'est pas un des caractères les moins saillants de notre époque, que l'essor pris par l'industrie, depuis que les luttes de la guerre ont cessé. La paix n'engourdit point l'activité humaine, mais elle lui offre d'autres aliments, d'autres applications. Plus la paix se prolonge, plus elle permet à l'industrie d'aborder ces grandes entreprises qui doublent les forces et les jouissances de la civilisation; et, à leur tour,

ces grandes entreprises consolident la paix, parce qu'elles en rehaussent l'éclat, et en font mieux sentir les bienfaits.

C'est ainsi que, depuis plusieurs années, l'Europe et la France ont pu songer à de vastes travaux, parmi lesquels figurent en première ligne les chemins de fer. Maintenant nous pouvons reconnaître, avec moins de chagrin, que l'activité des autres peuples nous a devancés dans cette carrière nouvelle, puisqu'enfin nous nous préparons à agir avec énergie, avec persévérance.

Aujourd'hui le Gouvernement, les Chambres et le pays, veulent qu'un vaste réseau de chemins de fer s'étende sur le territoire du royaume. On est unanime à reconnaître que le moment est venu pour la France d'abréger les distances qui la séparent des autres peuples et celles qui existent entre ses propres provinces. Le temps est arrivé pour notre pays, auquel une admirable configuration géographique a été départie, de travailler, par un usage habile de l'industrie et de l'art, à augmenter les avantages et les bienfaits qu'il a reçus de la nature.

Il est facile de reconnaître que cette grande entreprise est mûre, à l'énergie des convictions dont sont animées les populations qui doivent en recueillir les fruits. C'est ainsi que toute la ligne de l'Est appelle de ses vœux le moment où les travaux seront commencés avec discernement, avec vigueur. Il y a urgence, tout

le monde le comprend, à rapprocher le Rhin tant de Paris que de l'Océan.

Grâce au ciel, les inconcevables préjugés qui s'étaient élevés contre les droits et contre les intérêts des populations de l'Est, sont presqu'entièrement évanouis. Les sophismes qu'on leur opposait n'ont pu tenir contre les réfutations que leur ont adressées de toute part l'expérience des administrateurs, la science des hommes de l'art, le bon sens et le patriotisme de tous. Qu'il nous soit permis néanmoins de constater les phases diverses par lesquelles a passé la question du tracé du chemin de fer entre Paris et Strasbourg.

I.

Historique de la question.

Dès les premières études consacrées aux chemins de fer, le Gouvernement a placé la ligne de Paris à Strasbourg parmi les cinq grandes lignes qui devaient partir de la capitale pour aboutir aux principaux centres de population, d'industrie et de commerce.

Suivant les plans esquissés d'après ces premières études, la ligne directe de Paris à Strasbourg devait passer par Vitry-le-François, Bar-le-Duc et Nancy.

Elle devait en outre avoir trois embranchements : un embranchement jeté sur Metz et suivant la vallée de la Moselle ; un autre embranchement allant de Vitry-le-François sur la Marne à Gray sur la Saône ; enfin un troisième embranchement atteignant encore la Saône par Nancy et la vallée de la Moselle.

Quelle meilleure preuve de l'importance extrême que le Gouvernement attachait, dès le principe, à la ligne directe de Paris à Strasbourg ? A ses yeux, non-seulement elle satisfaisait aux intérêts des populations de l'Est ainsi qu'à la défense des frontières du Nord, mais elle devait mettre en communication le Nord avec le Midi, Metz et Strasbourg avec Lyon et Marseille. On a donc eu raison de répondre à ceux qui voulaient avant tout le chemin de Paris à Lyon par la Bourgogne, en accordant que plus tard on pourrait songer à un chemin direct pour Strasbourg ; on a donc eu raison de leur répondre qu'il fallait retourner la proposition et poser en principe que le premier besoin était de construire un chemin direct de Paris à Strasbourg, qui pourrait être utile non-seulement à l'Est, mais encore au Midi, en rapprochant ces deux parties de la France par d'habiles combinaisons. Telle avait été d'abord la pensée première du Gouvernement. Bien loin de sacrifier le chemin de Paris à Strasbourg aux convenances de la Bourgogne, on songeait à faire de la première partie de ce chemin la tête du *rail-way* de Dijon et de Lyon.

Pourquoi rappelons-nous ces circonstances? Est-ce pour revendiquer, en faveur du chemin de fer de Paris à Strasbourg, le monopole des directions? Pas le moins du monde. Nous pensons, au contraire, que dans le système des communications nouvelles qu'il s'agit de donner à la France, deux grands intérêts sont en présence, et veulent être chacun largement satisfaits dans leur sphère. Par ses provinces du Midi et par la Méditerranée, la France touche à l'Italie, à la Grèce, à l'Afrique, à l'Egypte, à tout l'Orient. Par ses provinces de l'Est et de l'Ouest, elle touche à l'Allemagne et à l'Océan. Cette division si naturelle indique ce qu'il faut faire : Il faut tirer une ligne de Paris à Lyon et une autre ligne de Paris à Strasbourg. C'est ce que nous appellerons le rayonnement direct; les lignes transversales viendront après. Nous ne désirons donc pas que le Midi soit sacrifié à l'Est, ni l'Est au Midi; seulement, en rappelant les premières vues du Gouvernement sur le parti qu'il y avait à tirer de la ligne directe de Paris à Strasbourg, nous avons voulu démontrer que dès l'origine cette ligne avait, aux yeux de l'autorité supérieure, si bien placée pour en juger, une importance que rien ne pouvait primer.

Dans le Parlement, on n'a pas eu une idée moins haute de cette importance que l'administration elle-même. Quand en 1837 le Gouvernement demandait qu'on donnât avant tout la préférence au chemin de de fer de Paris à la frontière belge, des hommes émi-

nents, siégeant dans les diverses parties de la Chambre, s'accordaient à penser que la priorité devait être accordée à un chemin de fer qui, par ses deux extrémités, le Havre et Strasbourg, appartiendrait tout-à-fait à la France, et nous assurerait un transit qui nous permettrait de lutter, par une ligne parallèle, contre la ligne de la Belgique. A leurs yeux, le chemin du Havre était celui qu'on devait se hâter de mettre à exécution, pour le conduire le plus tôt possible jusqu'à Strasbourg.

Le chemin de Paris à Rouen a commencé l'exécution de cette grande idée. En outre, l'importance extrême de la ligne directe de Paris à Strasbourg resta dans tous les esprits comme un principe incontesté : tout le monde fut convaincu que le jour où la France aborderait sérieusement l'exécution des chemins de fer, ce jour-là elle considérerait comme une des premières nécessités de cette grande entreprise de mettre Paris, ce centre politique de la France, en rapport direct et rapide avec les frontières de l'Est et du Rhin. Telles étaient les convictions générales, quand l'année dernière on entendit parler d'une prétention toute nouvelle : c'était celle de faire passer par Dijon le chemin de fer de Paris à Strasbourg. On publia de nombreux écrits en faveur de la Bourgogne. On y disait qu'il fallait surtout songer à la Méditerranée, qui redevient le centre de l'activité commerciale et politique, qu'il fallait se tourner vers le Levant où s'agitaient des idées de régénération et de colonisation. C'est ainsi

qu'on tranchait la question commerciale, en ne daignant même pas tenir compte des rapports de la France avec l'Allemagne, des communications du Havre et de l'Atlantique avec le Rhin. Quant à la question stratégique, on représentait le chemin de fer de la Bourgogne comme nécessaire, plus que tout autre, à la défense de la France, parce qu'il serait à l'abri des insultes d'une invasion, et que même, au milieu de la guerre, il pourrait continuer de faciliter les communications entre Besançon et Lyon. Ici encore on ne tenait pas compte de l'Est; on admettait comme inévitable l'invasion de l'Alsace, de la Lorraine et de la Champagne; on laissait en dehors du système de défense, Strasbourg, Metz, Nancy et la ligne de la Sarre. C'est ainsi qu'en examinant toutes les faces de la question, on voyait l'Est sacrifié au Midi, qui se présentait comme devant absorber à lui seul toute l'attention et toutes les ressources du Gouvernement et du pays.

Dans les premiers moments, il fut trouvé si étrange qu'on proposât sérieusement de frustrer une moitié de la France de sa juste part dans des travaux d'intérêt général, que le silence parut la seule réponse convenable. Mais peu à peu le sophisme s'enhardit; il trouva faveur auprès de quelques esprits prévenus ou légers, et l'on put craindre un instant que la vérité fut obscurcie et méconnue. Alors tout changea : au silence succéda parmi les populations de l'Est une activité intelligente, pour établir d'une manière éclatante et

complète la légitimité de leurs intérêts. Les conseils municipaux et généraux des villes principales des départements de l'Est s'assemblèrent. A Strasbourg, à Nancy, à Metz, à Châlons-sur-Marne, à Reims, des rapports remarquables furent rédigés; à ces travaux s'associa la sollicitude éclairée des représentants du pouvoir central; les divers organes de la presse départementale secondèrent cet élan; et cet ensemble d'efforts aboutit, comme on devait s'y attendre, à une évidence irrésistible. La discussion et la polémique sont d'excellentes épreuves pour la vérité; c'est sa destinée, c'est sa récompense de grandir au milieu des attaques injustes dont elle est l'objet.

II.

Que les principes posés par le Gouvernement sont favorables au chemin direct de Paris à Strasbourg.

Avant d'exposer l'ensemble de considérations, de faits, de preuves et de démonstrations qui établissent d'une manière si puissante la nécessité de la ligne directe de Paris à Strasbourg, il est bon de constater que le Gouvernement lui-même vient de reconnaître implicitement cette nécessité, et de proclamer l'urgence des grands travaux qui doivent enfin la satisfaire. En effet, dans l'exposé des motifs qui précède

le projet dont aujourd'hui sont saisies les Chambres, M. le Ministre des travaux publics invoque plusieurs considérations pour prouver que la ligne de Paris à Lille et à Valenciennes mérite la priorité sur toutes les autres. Il dit que les intérêts matériels, comme ceux de la défense du pays donnent au chemin de fer du Nord un haut degré d'utilité et un véritable caractère d'urgence. Il représente aussi l'Autriche, la Prusse et la Belgique, arrivant par des voies de fer jusque sur nos frontières du nord, et il demande si l'on peut tarder un seul instant à diriger sur le même point une ligne de fer qui nous permette d'y porter, avec une égale célérité, nos rapports commerciaux et nos forces militaires.

C'est-à-dire qu'on a pensé, dans les conseils du Gouvernement, que dès que l'intérêt commercial et l'intérêt politique se réunissaient pour réclamer des communications rapides et directes, il fallait reconnaître un caractère de nécessité et d'urgence qui commandait tous les efforts, et ne permettait plus les ajournements.

Eh bien! nous n'en demandons pas davantage, et notre cause est gagnée. Que dans l'exposé des motifs on substitue le nom de Strasbourg à ceux de Lille et de Valenciennes, et le nom de l'Allemagne à celui de la Belgique, et l'on verra que le Gouvernement a déclaré lui-même combien était urgent le *rail-way* direct de Paris au Rhin.

En effet, si l'Autriche, la Prusse et la Belgique, arrivent par des voies de fer jusque sur la frontière de Lille, n'arriveront-elles pas aussi sur la frontière de Strasbourg? Si dans l'intérêt du commerce et la défense du territoire il ne faut rien négliger sur le premier point, n'en est-il pas de même pour le second?

Tout ce qui a été dit en faveur du chemin de la Belgique s'applique donc, avec une exactitude rigoureuse, au chemin de Paris à Strasbourg.

III.

De la nécessité et des avantages de la ligne directe sous le rapport commercial.

Il y a plus : non-seulement il est des raisons pour accorder la même importance au chemin direct de Paris à Strasbourg, qu'au chemin de la Belgique ; mais il en est, et de très-solides, pour accorder la priorité au premier sur le second. Non que nous voulions qu'on sacrifie au grand intérêt que nous défendons, d'autres intérêts qui ont aussi leur légitimité. Mais enfin il doit nous être permis de mettre en lu-

mière toute la vérité, et de profiter de tous nos avantages.

Or, quel est, sous le rapport commercial, la situation réciproque de la France et de la Belgique? C'est, il faut le reconnaître, une situation de concurrence et de rivalité. La Belgique, par son port d'Anvers, tend à approvisionner l'Allemagne centrale et méridionale, et l'on a eu raison de remarquer que si la Prusse parvenait à faire entrer la Belgique dans son association douanière, il s'établirait entre Anvers et l'Allemagne un immense transit au détriment de la France. Nous voulons bien ne pas croire encore à l'imminence d'un si fâcheux résultat: nous connaissons les causes politiques et morales qui tendent à séparer l'Allemagne et la Belgique; elles ont leur force: toutefois, l'hésitation et l'espèce de répugnance que nous montrons à contracter une union douanière avec les Belges, tendent à les éloigner de nous. Il importe de prendre ses sûretés pour l'avenir. Tout fait donc une loi à la France de faciliter son commerce avec l'Allemagne, en abrégeant la distance qui sépare le Havre du Rhin. Mettre l'Océan à quelques heures de Paris, et Paris à une journée de Strasbourg, voilà le seul moyen de lutter contre la concurrence redoutable d'Anvers et de la Belgique.

Le Rhin n'est pas le seul fleuve commercial de l'Allemagne; elle en a un autre qu'attendent de grandes destinées; c'est le Danube, si long-temps rebelle à la

navigation, et dont les sinuosités infinies sont de plus en plus parcourues par le commerce, domptées par l'art et par l'industrie. Le Danube est destiné à devenir un puissant organe de civilisation. Quand on sera parvenu à le rattacher au Rhin par une canalisation savante, le commerce aura fait un immense progrès, car il y aura pour lui une route nouvelle et directe entre l'Europe et l'Asie, dont une des extrémités sera l'Océan, et l'autre la mer Noire.

En prévoyant un avenir qui n'a rien de chimérique, et vers lequel on marche à grands pas, nous nous souvenons de la suffisance dédaigneuse avec laquelle les partisans exclusifs du chemin de fer de Paris à Lyon, par la Bourgogne, ont affirmé que la France devait s'occuper uniquement de la Méditerranée. Ils n'oubliaient, ils ne laissaient en dehors de leurs merveilleuses combinaisons, que les trois quarts du monde: l'Océan atlantique qui met la France en rapport avec les deux Amériques, le Rhin qui coule entre nous, et le peuple avec lequel nous partageons le centre de l'Europe, le Danube et la mer Noire, ces deux grandes routes de l'Asie.

Nous conviendrons qu'on avait bien ses raisons pour passer sous silence d'aussi grands intérêts. En effet, si on voulait aller de Strasbourg au Havre par le chemin circulaire de Dijon, la distance se trouverait allongée de deux cents kilomètres. Et il s'agit de lutter contre Anvers! Et même par le chemin direct, le

Havre sera plus éloigné de Strasbourg que le port de la Belgique ! Nous comprenons que les partisans du chemin de fer de la Bourgogne aient reculé devant ces monstrueuses conséquences de leur système. C'est alors qu'ils ont imaginé cette théorie toute nouvelle en géographie et en économie politique, qui ne reconnaît d'autre mer commerciale que la Méditerranée.

Heureusement ni le Gouvernement ni les Chambres ne sauraient tomber dans un aveuglement aussi partial. En votant et en exécutant le canal de la Marne au Rhin, les grands pouvoirs de l'État ont prouvé qu'ils savaient embrasser dans toute leur étendue les intérêts de la France, et les moyens qu'il fallait employer pour les servir. Le canal de la Marne au Rhin a été créé pour unir l'Océan au Rhin, et plus tard par le Danube à la mer Noire. Mais ici nous rencontrons une singulière objection. Qu'ont à désirer les départements de l'Est, disent les partisans du chemin de fer par la Bourgogne ? Pourquoi ces départements demandent-ils un chemin de fer ? N'ont-ils pas le canal de la Marne au Rhin ? Faut-il donc apprendre à ces étranges argumentateurs que le canal est pour les marchandises, et le chemin de fer pour les voyageurs ? On ne recueillera tous les avantages qu'on doit attendre du canal de la Marne au Rhin qu'en posant à côté un chemin de fer, qui permette aux négociants, aux expéditeurs, aux commissionnaires, de suivre leurs marchandises et d'en surveiller le transport. Dans l'essor

nouveau que prennent l'industrie et le commerce, les canaux et les chemins de fer ne doivent pas s'exclure; tout au contraire ils s'appellent : ce sont deux instruments de civilisation qui se complètent l'un par l'autre. Déjà des faits imposants attestent quels résultats on peut obtenir, en associant l'une à l'autre ces deux voies de communication. Ainsi le chemin de fer de Liverpool à Manchester voit chaque jour augmenter ses transports et ses bénéfices à côté de trois canaux qui eux-mêmes prospèrent. Pour multiplier les affaires, pour agrandir le cercle des relations commerciales, il faut rendre le déplacement des individus très-rapide et peu coûteux.

La haute administration a reconnu expressément elle-même combien il était utile de faire concourir au même but les canaux et les chemins de fer. Nous avons déjà dit que dans la première époque des études et des travaux sur les *rails-ways*, le Gouvernement avait conçu que la ligne directe de Paris à Strasbourg devait avoir trois embranchements, dont le troisième devait se diriger de Vitry-le-François, sur la Marne, à Gray, sur la Saône. Pourquoi cette portion de chemin de fer méritait-elle aux yeux de l'administration une attention toute spéciale? Parce qu'elle établissait une communication entre les bassins de la Marne et de la Saône. Le canal de la Marne à la Saône est le complément nécessaire de la voie navigable qui doit s'étendre à travers l'intérieur du royaume, depuis la

Méditerranée jusqu'à la mer du Nord. Joignez les canaux, *ces chemins qui marchent*, suivant la belle expression de Pascal, aux *rails-ways*, ces chemins qui courent, et vous aurez élevé la civilisation matérielle d'un pays à la plénitude de la puissance qu'elle est appelée à atteindre.

C'est par le chemin de fer direct de Paris à Strasbourg, et par le canal de la Marne à la Saône qu'on peut légitimement satisfaire ceux qui veulent confondre, sur quelques points, la route qui doit mener à Strasbourg et à Lyon. De cette façon on réunit l'Est au Midi ; mais sans sacrifier injustement une moitié de la France à l'autre. N'omettons pas non plus un résultat important pour l'industrie champenoise ; c'est que les charbons du Forez pourront arriver facilement dans les usines de la Champagne, et qu'ainsi le canal de la Marne à la Saône est destiné à opérer dans le prix des fers une réduction considérable.

Si l'on interroge les rapports commerciaux de la France, soit avec les diverses parties de son propre territoire, soit avec les autres peuples, on acquiert la preuve que la ligne directe de Paris à Strasbourg est la condition indispensable de notre prospérité industrielle. A l'intérieur, sans la ligne directe, les villes les plus importantes sont laissées de côté ; une sorte d'exclusion se trouve prononcée contre elles : ni Metz, ni Nancy, ni Bar, ni Reims, ni Châlons-sur-Marne, ni Épernay, ni Meaux, ni Château-Thierry, ni La Ferté

ne seront associées à l'essor nouveau que le système des chemins de fer doit imprimer à l'industrie et au commerce. Au dehors, méconnaître la nécessité de la ligne directe n'aurait pas des effets moins désastreux. Il arriverait qu'une ville étrangère deviendrait, au détriment d'une ville française, le centre des relations commerciales ; Bâle deviendrait l'entrepôt de la haute Allemagne, de la Suisse, de l'Italie. Bâle s'enrichirait de tout ce que perdrait Strasbourg. Admirable résultat de la conception par laquelle on veut que Dijon et la Bourgogne deviennent la route qui conduise au Rhin ! Du côté de la Belgique, le Havre serait désarmé des moyens nécessaires pour lutter contre Anvers ; du côté de la Suisse, la prospérité de Bâle s'élèverait sur la ruine de Strasbourg, pendant que sur toute la ligne de l'Est, les autres villes françaises partageraient la disgrâce de la capitale de l'Alsace. C'est ainsi qu'au centre de l'Empire, aussi bien qu'aux extrémités, l'industrie nationale se trouverait compromise, appauvrie. Qu'on ne s'y trompe point : au milieu de l'activité que déploient autour de nous les autres peuples, c'est reculer que de ne pas aller aussi loin, plus loin qu'eux. Quel triomphe pour nos rivaux, pour nos concurrents dans la carrière du commerce et de l'industrie, si nous méconnaissions nous-mêmes nos propres intérêts, si la France ne savait pas tirer parti de tous les éléments de prospérité qu'elle doit à la nature et à la richesse de sa civilisation ! Heureusement un pareil

contre-sens est impossible. Il est des erreurs dans lesquelles on peut tomber par surprise ; mais on ne va pas se briser contre les écueils que signale de toute part le cri de la raison publique.

IV.

Du point de vue stratégique.

La paix avec les intérêts qu'elle crée, l'industrie et ses développements, le commerce et ses débouchés, réclament donc une communication rapide et directe entre Paris et le Rhin. A ces puissants motifs, nous pouvons en ajouter d'autres en faveur de la cause que nous défendons. Le chemin direct de Paris à Strasbourg satisfera non-seulement aux besoins de la paix, mais à ceux de la guerre : il est nécessaire à

la défense du pays. Depuis vingt-sept ans les rapports des nations européennes entre elles ont été pacifiques, et nous croyons volontiers que plus la paix se prolonge, plus on attache de prix à ses bienfaits, à sa durée. Néanmoins la prévoyance est un devoir pour un grand peuple, et ce n'est pas à lui à s'endormir dans les rêves de l'abbé de Saint-Pierre. La guerre sera toujours, dans la vie et dans la destinée des nations, un fait inévitable revenant à des époques plus ou moins rapprochées. Il dépend de la sagesse humaine d'agrandir l'intervalle qui sépare une période guerrière d'une autre, et de prolonger pour les nations les avantages de la paix. C'est là l'œuvre d'une politique habile, et tel est le service qu'elle peut rendre à l'humanité ! Mais il n'est pas en son pouvoir de supprimer les passions des hommes et les innombrables causes qui peuvent réveiller entre eux de sérieuses inimitiés. Elle doit donc travailler, avec une vigilance persévérante, à améliorer les moyens de défense du pays, à le prémunir contre les dangers à venir. D'aussi justes précautions n'ont rien qui puisse blesser les autres peuples, et qui nuise, en les inquiétant, à la continuité de la paix. Elles sont plutôt un gage de la tranquillité générale ; car plus les forces des nations se trouveront égales et se feront équilibre, plus les luttes seront rares. Deux causes surtout amènent la guerre, la haine qu'excite une prépondérance excessive, ou le mépris qu'inspire la faiblesse.

Ces considérations générales trouvent ici une application positive et fondée. La situation géographique de la France, les diverses fortunes qu'elle a traversées durant les dernières cinquante années, lui font un devoir plus qu'à tout autre peuple de veiller sur elle-même, de pourvoir à sa défense, d'assurer son inviolabilité. Qu'on nous permette ici une courte digression.

Il est une nation puissante et généreuse avec laquelle nous partageons le centre de l'Europe. Entre elle et la France, il n'y a pas, grâce au ciel, de ces inimitiés fatales qui font de la ruine de l'une des deux rivales la condition nécessaire de la prospérité de l'autre. Toutefois le peuple allemand et le peuple français ont soutenu l'un contre l'autre des luttes longues et vives. Ils se sont fait mutuellement de mémorables visites. Nous sommes entrés triomphalement à Berlin, à Munich, à Vienne, et Paris a vu deux fois les drapeaux de la coalition. Encore une fois cette alternative de victoires et de revers n'a laissé, ni au-delà, ni en-deçà du Rhin, d'implacables ressentiments. Les vingt-sept années de paix qui se sont écoulées ont au contraire rapproché les deux peuples; ils ont eu le loisir d'apprécier les qualités diverses et grandes qui les caractérisent. Néanmoins il y aurait de l'aveuglement à méconnaître que dans leur voisinage, dans leurs souvenirs, il y a des causes qui pourraient amener un jour des collisions nouvelles. On peut se rappeler les émotions que vit naître de part et d'autre l'année 1840. Aujourd'hui,

sans haine comme sans crainte, la France doit, à l'égard de l'Allemagne, prendre toutes les mesures qui la rendront plus respectable et plus forte. Ce n'est pas provoquer la lutte, c'est au contraire l'ajourner ou la prévenir.

Qu'on ne s'y trompe point, l'Allemagne est dans un mouvement de croissance et de progrès. Assise au milieu de l'Europe, ayant pour elle l'antiquité des souvenirs et la force dans le présent, protestante et guerrière avec la Prusse, catholique et conservatrice avec l'Autriche, contenant aussi de jeunes états constitutionnels qui tendent à se développer, l'Allemagne travaille à soumettre à une unité morale et matérielle les éléments divers et puissants qui la composent. Aux termes du droit public germanique, les états de l'Allemagne sont indépendants et unis par un lien fédératif. Il ne saurait donc être question d'une unité politique qui, comme en France, ne fasse qu'un même état de toutes les parties d'un vaste territoire. Or, pour suppléer autant que possible à cette unité politique que, dans la situation actuelle des choses, elle ne saurait se donner, l'Allemagne déploie d'habiles efforts dont en France nous n'apprécions pas assez la portée, et c'est surtout la Prusse qui a l'initiative et l'honneur de ce notable mouvement.

La Prusse étend sur l'Allemagne la solidarité des intérêts matériels. Elle a créé une vaste confédération douanière et commerciale qui enveloppe aujourd'hui

presque tous les états allemands. Ceux qui jusqu'à présent sont restés en dehors ne tarderont pas à adhérer à cette grande association. Le Hanovre négocie en ce moment sur cet objet avec le cabinet de Berlin, et il est fort probable que l'Autriche elle-même ne persistera pas dans un isolement qui la tient trop éloignée de la sphère des intérêts allemands. La monnaie de la Prusse a cours dans tous les états de l'Allemagne, qui se soumettent aussi aux principales dispositions de sa législation commerciale et industrielle. C'est ainsi que l'Allemagne, suivant l'impulsion qui lui est imprimée par la monarchie de Frédéric, travaille à se centraliser par le commerce, par l'industrie, par tous les moyens matériels.

Parmi ces moyens, les chemins de fer tiennent une grande place, et l'Allemagne a compris sur-le-champ les nombreux avantages que créaient pour elle les voies nouvelles de communication. Les chemins de fer étaient encore pour elle un instrument d'unité. L'Allemagne, fractionnée en tant d'états différents, trouvait un moyen d'établir entre les diverses parties de son empire des rapports rapides et intimes. Désormais le nord et le midi, l'est et l'ouest de l'Allemagne, seront en contact; la mer du Nord et la Baltique se trouveront jointes à la mer Adriatique et à la mer Noire. La ville de Francfort-sur-le-Mein est devenue le point de départ et comme le nœud du réseau des chemins de fer qui sillonneront l'Allemagne. Un *rail-way* de

Francfort à Cassel réunira les provinces occidentales et orientales de la Prusse. Une autre ligne de Francfort à Manheim, ou Heidelberg par Darmstadt, se rattachera à l'Allemagne méridionale. Dans l'intérieur de la monarchie prussienne, Berlin se faisant le centre de plusieurs chemins de fer, atteindra rapidement Francfort-sur-l'Oder, Breslaw, Stettin, et plus tard aussi Kœnigsberg. En Bavière, un *rail-way* de Munich à Augsbourg met en communication les deux principales villes du royaume, et Nuremberg songe à se mettre en rapport avec Leipzig. Pourquoi cet ensemble d'efforts? pourquoi cette étendue de projets? C'est qu'une conviction profonde anime l'Allemagne. Au-delà du Rhin, les populations et les gouvernements ont été d'accord pour reconnaître, dans les chemins de fer, un moyen sûr d'arriver à cette centralisation qu'ils nous envient, et voilà pourquoi l'Allemagne, mettant de côté sa lenteur, sa temporisation ordinaire, a su nous devancer dans cette œuvre de civilisation.

Ce n'est pas tout. Une autre pensée dirige l'Allemagne dans le plan et dans la construction de ses chemins de fer, et il faut le dire, cette pensée est hostile à la France. Non-seulement l'Allemagne veut nous égaler sous le rapport des bienfaits de la centralisation; mais elle cherche, mais elle prend tous les moyens de nous combattre avec plus d'avantages, si jamais le signal de la guerre venait encore à être donné. Où aboutissent en effet toutes les lignes soit directes,

soit transversales des chemins de fer allemands? Où, si ce n'est sur le Rhin, c'est-à-dire vers et contre la France? En cas de guerre, l'Allemagne pourrait porter toutes ses forces sur le Rhin avec une rapidité foudroyante, par trois ou quatre lignes de chemins de fer. Elle pourrait à la fois déboucher sur nous par la Westphalie, par la Saxe, par la Bavière : Cologne, Mayence, Saarbruck, Kell, pourraient instantanément être inondées de troupes allemandes, impatientes de violer nos frontières; et la France hésiterait à prendre les moyens de faire face à ces nombreux dangers, et de marcher droit et vite à l'ennemi!

La nature des choses met éternellement en présence la France et l'Allemagne. Un grand fleuve sépare deux peuples généreux qui sont loin d'avoir l'un pour l'autre une antipathie fatale, mais dont le génie est différent, et dont les intérêts peuvent parfois être opposés. Cette situation qu'il faut bien accepter, puisqu'elle est inévitable, impose aux deux peuples le devoir de ne négliger, à l'égard l'un de l'autre, aucune condition de défense et de force. Ce devoir, croit-on que l'Allemagne y ait manqué? Les gouvernements qui la régissent n'ont pas un seul instant perdu de vue la France dans leurs calculs et leurs plans de chemins de fer. A Vienne, à Berlin, à Munich, on a voulu mener de front deux grands intérêts : centraliser l'Allemagne, et s'assurer les moyens, en cas de guerre, de marcher par des *rails-ways* multiples sur le Rhin, sur la France, sur Paris.

Songerons-nous moins à l'Allemagne, que l'Allemagne ne songe à nous? Evidemment la pensée des gouvernements allemands est, en cas de guerre, de porter le champ de bataille en France par toutes les directions possibles. Nous devons avoir la même intention; nous devons aussi vouloir que nos provinces et nos frontières ne soient pas l'éternel théâtre des collisions à venir. Pour obtenir ce résultat, il faut nous trouver présents sur le Rhin avec les mêmes forces et les mêmes ressources que l'Allemagne. Nous le pouvons, et nous le pouvons seulement avec le chemin de fer direct de Paris à Strasbourg.

Avec la ligne de Paris à Strasbourg, notre attitude est également bonne pour l'offensive et pour la défensive.

Pour l'offensive, nous pouvons également nous porter sur Mayence, sur Wurzbourg, ou sur Stuttgard; nous pouvons à notre choix nous ouvrir la route de la Prusse, de la Bavière et du Wurtemberg. C'est seulement ainsi que nous ne serons pas dans une situation d'infériorité vis-à-vis de l'Allemagne qui, comme nous l'avons vu tout-à-l'heure, pourra déboucher sur nous par trois ou quatre directions.

Considérons maintenant les intérêts et les conditions de la défensive. Il ne s'agit plus ici de conquêtes et de combinaisons plus ou moins aventureuses, mais de la sûreté du pays et de l'inviolabilité de son territoire. Comment la France défendra-t-elle le mieux sa

frontière qui la sépare de l'Allemagne? Par la ligne directe de Paris à Strasbourg, ou par un chemin circulaire?

Il faut reconnaître qu'un premier avis du Comité des fortifications indique une préférence pour le chemin circulaire. Dans cet avis, que relate M. le Ministre de la guerre dans une lettre qu'il adressait à M. le Préfet du Bas-Rhin, le 15 mai 1841, il est dit :

« Que le *rail-way* direct de Paris à Strasbourg, par son voisinage de la frontière du Nord, pourrait permettre à l'ennemi, maître de la vallée de la Sarre, de paralyser facilement ce puissant moyen de communication, et d'isoler de l'intérieur les corps français opérant sur le Rhin. »

Il est dit encore que : « Le passage du Rhin, bien autrement facile pour l'étranger à Bâle qu'à Strasbourg, militait pour qu'on se mît en mesure de porter rapidement des masses défensives vers le premier de ces points. »

Enfin on ajoutait : « Qu'à cet égard le chemin de fer de Paris à Mulhouse par Dijon, présentait sur la voie directe de Paris à Strasbourg une supériorité d'autant plus réelle, que ce chemin procurait le moyen de franchir une grande partie de l'intervalle entre la capitale et Lyon, et permettait de diriger, par des embranchements, des secours rapides vers la frontière de l'Est et du Midi. »

Saisissons sur-le-champ cette dernière objection.

Nous retrouvons là, pour la guerre, les mêmes préoccupations que lorsqu'il s'agissait du commerce et de la paix. Ici encore, on parle de Lyon quand il s'agit de Strasbourg et du Midi, quand il faudrait songer à l'Est. On veut surtout atteindre Mulhouse et Dijon, parce qu'on veut couvrir Lyon et le Midi; mais on laisse en dehors Nancy, Metz et toute la ligne de la Sarre. D'où viennent donc ces préoccupations singulières chez des hommes dont on ne saurait à coup sûr mettre en doute ni les lumières ni le patriotisme? C'est que, sans s'en apercevoir, le comité des fortifications admet comme une donnée nécessaire qu'en cas de lutte avec l'étranger, l'ennemi pénétrerait inévitablement en France. On songe alors à faire la part du feu, et on abandonne les provinces de l'Est, pour mieux défendre le centre et le Midi.

Cette manière de raisonner n'est pas bonne. Pour bien défendre la France, il faut la défendre tout entière, et vouloir que tout entière elle soit préservée de l'invasion. Or, quel est le point par où l'invasion est le plus facile, si ce n'est l'espace qui s'étend entre Metz et Strasbourg? La vallée de la Sarre n'est-elle pas une porte ouverte à la Prusse? et n'est-ce pas sur cette ligne si faible qu'il faut nous ménager les moyens de porter rapidement nos armées et nos renforts? Mais, dit-on, l'ennemi maître de la vallée de la Sarre pourrait couper le chemin de fer. — Eh! on s'en sera servi avant qu'il le coupe, et grâce au *rail-way*,

l'ennemi aura vu s'élever entre lui et la France une forêt de baïonnettes françaises.

Le comité de fortification pense que c'est surtout à Bâle que le passage du Rhin est imminent, et que c'est-là surtout qu'il faut porter l'effort de la défense. La réponse à cette autre objection est facile. Si vous choisissez le chemin circulaire pour défendre Mulhouse et Dijon de l'invasion du côté de Bâle, vous laissez entièrement à découvert la frontière entre Metz et Strasbourg et la ligne de la Sarre; vous ne défendez qu'une des portes de la France, vous livrez l'autre. Si au contraire vous arrivez par la voie directe en Lorraine et en Alsace, non-seulement vous protégez la France du côté de Thionville, mais vous la défendez encore à Mulhouse; car le chemin qui mène à Bâle est plus court par Nancy et Strasbourg que par Dijon.

Ainsi, par la voie directe vous défendez Thionville, Strasbourg, Nancy et Mulhouse; par la voie circulaire vous abandonnez Thionville, Strasbourg et Nancy, et vous défendez moins bien Mulhouse; choisissez.

Au surplus, l'avis du Comité de fortification, que nous combattons, n'est qu'un premier aperçu sur cette grande question, et nous croyons savoir qu'un plus mûr examen a déjà engagé ceux qui l'ont émis à le modifier. Nous en appelons avec confiance aux lumières du corps du génie, et de toutes les grandes autorités militaires, qui font leur constante étude de la

défense du pays et des moyens d'accroître ses forces. Grâce au ciel, la France n'a de leçon à prendre d'aucun peuple de l'Europe pour la pratique et la théorie de la guerre. Nos généraux expérimentés et l'illustre maréchal qui est la gloire et le chef de notre armée, en voyant l'Allemagne diriger ses chemins de fer sur la France, ne laisseront pas notre pays désarmé. Les efforts et les plans de nos antagonistes nous indiquent assez la réponse que nous devons leur faire : Ils marchent sur nous, allons au-devant d'eux, et montrons à l'Europe que nous n'avons rien perdu de cette promptitude d'action, de mouvement et de ressources à laquelle nous avons dû tant de triomphes.

V.

Des intérêts des départements de l'Est et de ceux de la Champagne.

Qu'on envisage la question sous les rapports de la paix et du commerce, qu'on pèse les devoirs qu'imposent au Gouvernement et au pays les éventualités de la guerre, on reconnaîtra de toute part qu'il y a dans le chemin direct de Paris à Strasbourg un grand intérêt national.

Nous pouvons maintenant analyser, décomposer cet intérêt, et le suivre dans les détails de son ap-

plication. On a calculé que les départements ‹
France, pour lesquels la ligne directe est une
cessité, représentent une population de quatre mil
d'habitants et un revenu territorial de cent qu
vingts millions. Paris, cet immense foyer de civilis
politique et matérielle, reste en dehors de ce ca

Celle de nos provinces qui touche de plus pı
l'Allemagne, la belle et industrieuse Alsace est f
ment intéressée dans le chemin direct de Paris au F
L'Alsace, qui depuis près de deux siècles est réu
la France, et qui lui est si vivement attachée pa
convictions de son patriotisme, trouvera dans la
directe les moyens d'arriver à toute la prospérité
merciale qu'elle peut atteindre, et de devenir, de pl
plus, contre les ennemis du dehors, un boulevarl
midable. Cet accroissement de force et de richesse
la légitime récompense du dévouement de l'Als
la grande association française, et il sera d'une h
et heureuse politique de lui prouver ainsi que ch
jour lui apporte de nouveaux motifs pour se féli
d'être partie intégrante de la France.

La Lorraine qui, comme l'Alsace, a une or
allemande, et qui comme elle est attachée à la Fr
par des liens indissolubles, n'a pas moins besoin
sa voisine de la ligne directe de Paris à Strasbourg
pourrait même dire que son intérêt est encore
grand ; car si la voie circulaire était préférée à la
directe, la Lorraine se trouverait entièrement en

hors des voies nouvelles de communication. Sans la voie directe, ni Metz, ni Nancy, ni Bar ne participeraient à ce grand mouvement d'hommes et de marchandises, qui doit s'étendre de l'Océan au Rhin, par le Havre, Paris et Strasbourg. Sans la voie directe, la Lorraine, en cas de guerre, resterait sans défense contre les invasions de la Prusse. Où seraient les moyens de prévenir l'ennemi, de lui résister avec promptitude et vigueur, de couvrir Nancy, de défendre la ligne de la Sarre, et de tirer parti de la position militaire de Metz?

Nous arrivons à la Champagne, dont nous représentons particulièrement les intérêts.

Toutes les parties de la France ont un droit égal à la sollicitude du Gouvernement et des Chambres, et nous avons un sentiment trop profond de l'unité nationale pour qu'il puisse entrer dans notre pensée de vouloir élever les unes aux dépens des autres. Toutefois, nous pouvons dire avec orgueil qu'il est peu de provinces qui aient si largement payé à la mère patrie leur dette de dévouement et de sacrifices en tout genre. A toutes les époques de notre histoire, nous voyons la Champagne jouer le premier rôle dans les guerres qui intéressent l'indépendance nationale. Qu'il s'agisse au quatorzième et au quinzième siècle de défendre l'honneur et la nationalité de la France contre les Anglais, ou bien au seizième siècle contre les Allemands et Charles-Quint, qui ruinèrent Vitry

d'une manière si cruelle, c'est toujours la Champag
qui est le champ de bataille. Aux jours de la régén
ration de 1789, nous la retrouvons encore à l'avan
garde ; elle reçoit le premier choc de l'Europe, et c'
elle qui est le théâtre de la première victoire de
France, dans une lutte qui devait durer plus de vi
ans. Au dénouement de ces guerres gigantesques
ébranlèrent le monde, c'est encore sur son territo
que se portent les derniers coups. L'histoire sait
noms de Champaubert, de Montmirail et de Va
champs.

La Champagne a donc beaucoup souffert pour
France. Que réclame-t-elle aujourd'hui pour prix
ce qu'elle a fait et enduré ? Elle demande les moy
de rendre au pays de nouveaux services. Dans le s
tème de défense que la France doit opposer à l'Al
magne, la Champagne occupe une place nécessa
qu'on ne saurait lui refuser sans injustice et sans av
glement. Avec l'Alsace et la Lorraine, elle est u
partie intégrante de ce système. Si on laisse la Cha
pagne en dehors du chemin de fer de Paris à Str
bourg, comment arriver avec la rapidité nécessa
tant sur la ligne de la Sarre que sur les bords du Rh
Nous épuiserons la démonstration de cette vérité,
traitant du tracé par la vallée de la Marne.

Sous le rapport de l'industrie et du commerce,
département de la Marne apporte un riche tribut a
prospérité commune de la France. C'est exclusi

ment dans le département de la Marne que se trouvent ces vignobles célèbres qui couvrent plus de vingt mille hectares de terrain, et dont les produits s'exportent si loin. D'après un état indicatif des vins mis en circulation dans le département de la Marne pendant les années 1839, 1840, 1841, état produit par *l'Administration des contributions indirectes*, on peut affirmer approximativement que ce département expédie au dehors dix-huit millions de bouteilles de vins de Champagne, par année moyenne. On peut apprécier maintenant le mouvement commercial qui est la conséquence heureuse d'une si forte production.

Le département de la Marne peut donc à double titre réclamer l'établissement d'un chemin de fer direct de Paris à Strasbourg; il le peut au nom de la défense du pays; il le peut au nom des grands intérêts commerciaux dont il est un agent si industrieux et si riche. L'appréciation des tracés achèvera de mettre ces deux points en lumière.

VI.

Du tracé par la vallée de la Marne.

Pour atteindre en partant de Paris la Lorraine et l'Alsace, la voie la plus ordinaire et la plus fréquentée est la vallée de la Marne. La vallée de la Marne est le chemin qui mène en Allemagne ; c'est par cette vallée que passent tous les voyageurs et toutes les marchandises qui veulent arriver sur le Rhin. Aussi, sur la route royale qui conduit de Paris à Metz, la circulation est immense, et cette circulation sera encore facilitée par le canal de la Marne.

Il y a donc sur ce point un grand mouvement déj
créé. C'est dans cette direction que le commerce e
l'industrie portent plus particulièrement leurs effort
et leurs richesses. Quelle est la conséquence néces
saire de cet état de choses? C'est que sur le mêm
point et dans la même direction il faut établir ces voie
nouvelles de communication qui doivent si fort accroîtr
l'essor du commerce et de l'industrie.

Napoléon définissait l'art de la guerre par ces mots
Porter toutes ses forces sur un point donné. On peu
dire la même chose de la civilisation. L'art de la civi
lisation consiste à poursuivre un grand résultat pa
plusieurs moyens. Loin de se nuire, ces moyens s
prêtent un mutuel appui. Ne craignez pas de mettr
un *rail-way* à côté d'une route royale, ni de pose
une ligne de fer dans le voisinage d'un canal, dar
une direction où le commerce et l'industrie multi
plient incessamment les voyages et les transport
Tout trouvera son emploi, et la progression des ré
sultats sera la récompense de ce concours intelligen

Ces principes semblent acquérir une nouvelle jus
tesse, quand on les applique au département de
Marne. On n'ignore pas qu'il y a pour les voies de n
vigation des interruptions inévitables. Alors le com
merce languit, parce qu'il est obligé d'ajourner s
envois et ses transports. Avec un chemin de fer, l'in
dustrie de la Champagne échappe à un aussi gra
inconvénient. Par une heureuse exception, ses pr

duits, ses marchandises, ses vins, aussi bien que les tissus de laine de Reims, Rethel et Sedan, peuvent profiter de la rapide locomotion des *rail-ways* et atteindre, même en hiver, soit le Rhin, soit l'Océan. A travers la vallée de la Marne, le chemin de fer a donc une double utilité : ailleurs il ne reçoit que les voyageurs, là il reçoit les voyageurs et les marchandises.

C'est encore un heureux privilége du tracé par la vallée de la Marne, de confondre l'intérêt particulier de notre département avec l'intérêt général. Aussi toutes les considérations que nous avons présentées en faveur de la ligne directe s'appliquent au tracé par la vallée de la Marne, et il ne nous reste guère qu'à compléter quelques-unes de nos démonstrations.

Nous avons énuméré tous les centres du commerce et de l'industrie qui étaient intéressés à la ligne directe; mais le chemin de fer ne peut leur être utile qu'à la condition de traverser la vallée de la Marne. Si on donnait l'exclusion au tracé par la vallée de la Marne, cette exclusion retomberait sur Meaux, sur La Ferté, Dormans, Ay et Epernay; c'est-à-dire qu'on placerait le chemin de fer en dehors de toutes ces populations industrieuses et commerçantes.

On a tout récemment présenté, en faveur du tracé par Compiègne, un calcul qu'on pourrait faire avec un égal avantage en faveur de la vallée de la Marne, c'est celui de la population : on a comparé les deux chiffres des populations traversées tant par le tracé

de Compiègne que par le tracé de la vallée de la Marne, et l'on a trouvé pour Compiègne 76,700 ames, tandis que la vallée de la Marne n'en aurait que 42,300. Comment est-on arrivé à ce résultat? En portant la population de la ville de Châlons au compte de Compiègne, et en retranchant celle de Reims du compte de la vallée de la Marne.

Pourquoi cette exclusion? Est-ce que Reims n'appartient pas au tracé par la vallée de la Marne? Est-ce que dans les calculs auxquels on s'est livré dans l'intérêt de la Champagne, Reims n'a pas toujours figuré au premier rang? Un embranchement de 35 kilomètres rattachera cette ville et sa population de 42,000 ames au *rail-way* qui doit traverser la vallée de la Marne. Un autre prolongement pourra lui permettre d'atteindre la frontière belge; et c'est ainsi que Reims, sans séparer ses intérêts de ceux du département de la Marne, touchera simultanément à la Belgique et à l'Allemagne. Nous restituerons donc au compte de la vallée de la Marne, Reims et ses habitants, et nous maintenons que la ligne, par le tracé de la Marne, traverse une population qui dépasse 80,000 ames (1).

---

(1) Le résultat serait encore tout différent si, au lieu de ne prendre pour base du calcul que la population des villes, on voulait énumérer celle des cantons traversés par le chemin de fer. On obtiendrait alors pour la vallée de la Marne, sans y comprendre la ville de Reims, une population qui dépasserait 171,000 habitants.

Voilà pour les rapports du commerce et de la paix. Venons au point de vue stratégique. Nous avons montré quelle était en cas de guerre la situation respective de l'Allemagne et de la France ; nous avons montré l'Allemagne débouchant sur les frontières de la France par trois ou quatre directions différentes, et nous avons insisté sur la nécessité qui appelle nos armées tant sur la ligne de la Sarre que sur les bords du Rhin, pour défendre l'inviolabilité du territoire.

Maintenant, quels sont les moyens les plus sûrs et les plus prompts pour repousser l'agression multiple dont nous serions menacés par l'Allemagne? La réponse est facile.

Il est un point central où aboutissent toutes les routes entre l'Allemagne et la France ; c'est Châlons-sur-Marne. Cette ville, assise sur les rives de la Marne, est traversée par six routes différentes. C'est pour ainsi parler entre l'est et le midi de la France, entre l'Allemagne, la France et la Belgique, un espèce de *rond-point* qui mène à tout, et auquel on revient de tous côtés. Aussi Châlons est une des villes de France les plus traversées par tout ce qui voyage, et il est le théâtre d'un immense *transit*.

Comment une semblable situation géographique ne serait-elle pas appelée à jouer un rôle de premier ordre dans le système de défense de la France? Si par Châlons on arrive de toute part au centre du royaume, si par Châlons nous pouvons de tous côtés nous porter sur nos fron-

tières, il est évident que Châlons doit attirer l'attentio particulière du Gouvernement qui veille à la défense d pays. Nous avons eu la preuve de cette sollicitude si n turelle en 1840, où, à la plus légère probabilité de guerr entre l'Allemagne et la France, le Gouvernement fit ét blir un camp de réserve à Châlons-sur-Marne, et por des forces sur la frontière, entre la Meuse et le Rhi

Châlons n'est pas une ville de guerre, mais c'e un point militaire de la plus haute importance; aus le Gouvernement entend-il le couvrir en construisa des ouvrages défensifs, en fortifiant le cours de Marne, en fortifiant Vitry-le-François dont il au mente l'importance comme place de guerre.

Maintenant comment, avec ces conditions strat giques, Châlons ne serait-il pas le passage naturel *rail-way* qui doit rapprocher Paris de la frontière Rhin? Par Châlons et par la vallée de la Marne, on a teint rapidement la Meuse, la Sarre et le Rhin. Ce n'e pas tout; on atteint encore et on couvre notre frontiè du côté de la Belgique, et c'est Reims qui est appelé rendre ce service à la France et à la Champagne. Reim qu'un embranchement de 32 kilomètres associera tous les avantages commerciaux de la ligne directe p la vallée de la Marne, peut se mettre en rapport av la Belgique par un autre prolongement qui devie drait, en cas de guerre, une route militaire impo tante. De cette façon, la ville de Reims serait ell même un point central.

Par la vallée de la Marne, les trois grands corps d'armée qui défendraient la France, les armées de la Meuse, de la Moselle et du Rhin, pourraient opérer leur jonction et opposer à l'ennemi des masses invincibles.

Nous trouvons, dans le rapport de M. le Préfet de la Marne au Conseil général du département, un résumé concis de tous les avantages que présente, sous le rapport stratégique, le tracé par la vallée de la Marne. « Avec ce tracé, dit cet administrateur, on jette en peu de temps des troupes dans Strasbourg, Metz et Thionville; on défend le passage des Vosges; on renouvelle les approvisionnements et les garnisons de toutes les places fortes de la deuxième division militaire, Mézières, Sedan, Givet, Rocroy, Verdun; on protège l'Argonne et le passage de la Marne. L'Alsace, la Lorraine, la Champagne, ces trois centres de résistance qu'il faut traverser, en cas d'invasion, pour arriver sous les murs de Paris, se trouvent défendus. On fait mieux encore, on prend l'offensive, guerre bien plus conforme aux habitudes et au caractère français, et on porte en peu de temps une armée sur le territoire étranger. »

Il est encore une considération qui ne saurait échapper : Paris, par ses fortifications, serait en cas de guerre, non-seulement ce qu'il a toujours été, le centre politique du royaume, mais il en serait le centre militaire. Il est donc plus nécessaire que ja-

mais qu'il soit en rapport rapide et direct avec les points qui serviraient de théâtre à la guerre. Par la vallée de la Marne, Paris et le gouvernement central atteignent rapidement la Lorraine et l'Alsace, et peuvent, tout en éloignant la guerre du territoire, faire sentir leur action à nos armées avec promptitude et efficacité. Si l'on était réduit à se tenir sur la défensive et à combattre sur le sol de la patrie, n'est-ce donc rien même, dans les hypothèses les plus funestes, que d'avoir cinquante lieues de chemin de fer qui porteraient nos troupes sur le champ de bataille. On a dit avec raison que c'est toujours dans les plaines de la Champagne et de la Belgique que se décide le sort de Paris. C'est donc pour la capitale un intérêt de premier ordre, de n'être qu'à quelques heures de la Marne et de Châlons.

Quand un tracé présente de tels avantages sous le rapport du commerce et dans l'intérêt de la défense du pays, on ne s'imagine pas quelles raisons pourraient lui faire donner l'exclusion. On a objecté qu'en traversant la vallée de la Marne de préférence au tracé par Sézanne, on devait s'attendre à une augmentation de dépense de 13,291,000 francs. Ce chiffre, qui avait été présenté dans le principe sur des études incomplètes, est de jour en jour reconnu comme susceptible de notables réductions. Nous renverrons, au surplus sur ce point, au travail présenté à M. le Préfet de la Marne, par M. l'ingénieur en chef de la navigation,

M. Marinet ; et nous ne consignerons ici que quelques observations qui confirment ce qui a été établi par cet ingénieur distingué.

Les adversaires du tracé par la vallée de la Marne ont beaucoup insisté sur les inconvénients qu'il y aurait en suivant ce tracé à passer et à repasser plusieurs fois la Marne, ce qui multiplierait les ponts et les dépenses. Un nouvel examen du terrain a convaincu les hommes de l'art que le chemin de fer entre La Ferté et Vitry pouvait être constamment maintenu sur la rive gauche de la Marne, sans augmentation de longueur et de pente, avantage immense sous le rapport de l'économie et dans l'intérêt stratégique. On sait que le génie militaire a constamment demandé que toutes les voies de communication, surtout entre Châlons et Vitry, fussent établies sur la rive gauche de la Marne. Ainsi, en restant posé sur cette rive sans interruption, le chemin de fer apportera au système général de défense un puissant concours.

Les hommes de l'art ont encore constaté que, lorsqu'il s'agira de l'exécution, il y aura une diminution sensible sur la longueur de tous les souterrains. La longueur des souterrains du chemin de fer ne dépassera pas celle des souterrains en cours d'exécution, ou projetés pour la navigation. Cette égalité de longueur permettra une réduction notable dans les dépenses.

Entre Meaux et Paris, les deux souterrains qu'on avait cru nécessaires dans les premiers moments où

4

le terrain a été exploré peuvent être supprimés sans inconvénient. Nous citerons celui de Saint-Maur, qui devait avoir une longueur de 900 mètres. Voilà une nouvelle et considérable réduction.

Veut-on que nous indiquions une autre source d'économie : c'est le théâtre même où se font les travaux du tracé. La vallée de la Marne, si industrieuse et si peuplée, est aussi riche en matériaux de toute nature dans la première partie de son parcours. Cet avantage ne se rencontre pas par le tracé des plateaux. Ainsi les travaux d'art pour le tracé de la vallée de la Marne, travaux qui sont loin d'ailleurs d'être aussi nombreux qu'on l'avait annoncé, coûteront moitié moins cher aux environs de Meaux et La Ferté que ceux qu'il faudrait entreprendre pour le tracé de Sézanne. . . .

Enfin, et ce point est capital, par le tracé de la vallée de la Marne, on obtient une réduction dans les pentes et rampes qui équivaut à 30 kilomètres de longueur, d'où il suit que ce tracé est non-seulement le plus avantageux par les populations et les industries qu'il rencontre, mais qu'il est encore, parmi tous ceux qui ont été proposés pour le chemin direct, celui qui se prête le mieux au trajet le plus rapide et le plus court (1).

Résumons :

Le tracé par la vallée de la Marne traverse des pays

(1) *Voir* le rapport de l'ingénieur en chef de la navigation de la Marne, déjà cité.

industrieux et riches ; son parcours se trouvera établi au milieu d'une population qui dépasse quatre-vingt mille ames.

Le tracé par la vallée de la Marne est indispensable à la défense militaire du pays, tant pour la défensive que pour l'offensive ; il sera un des moyens les plus puissants de guerre et de stratégie.

Le tracé par la vallée de la Marne offre à la ligne de fer un plan qui se prête aux grandes vitesses, sur la rive gauche de la Marne, qu'il ne sera pas nécessaire de quitter. Dans cette direction les ouvrages d'art ne seront ni aussi compliqués ni aussi nombreux qu'on l'avait cru dès le principe, et il y aura à peine une différence de cinq à six millions entre les dépenses du tracé par la vallée et les dépenses du tracé des plateaux. Or, cette différence serait bientôt comblée par l'économie dans les frais de traction et du combustible, transporté par la ligne navigable et par les recettes fructueuses d'une grande exploitation.

En présence de tels avantages, comment a-t-on pu prétendre que le tracé par la vallée de la Marne, qui avait, dès le commencement des études officielles, attiré les regards de l'administration, soit presqu'aujourd'hui abandonné par elle ? Comment le Gouvernement, qui attend avec impartialité les résultats d'une discussion approfondie, pourrait-il, sans examen, abandonner un tracé dont l'importance a frappé les personnes les plus étrangères aux intérêts locaux. In-

terrogez en effet les hommes politiques et les militaires compétents, vous les trouverez convaincus que le tracé par la vallée de la Marne, où la ligne de fer est constamment protégée par une rivière large et profonde, est une des conditions nécessaires de la ligne directe de Paris à Strasbourg.

VII.

Des autres tracés par Compiègne, Sézanne & Arcis-sur-Aube.

Nous n'ignorons pas qu'en opposition au tracé par la vallée de la Marne, il a été présenté un autre tracé par Pontoise, Compiègne et Reims, qui se dirigerait ensuite sur Sainte-Ménehould ou Châlons. Plusieurs personnes ont pensé que ce tracé réunissait d'assez grands avantages pour compenser la différence importante qu'il présente dans la longueur du parcours. Ce tracé, disent ses partisans, traverserait la riche

vallée de l'Aisne et rencontrerait Soissons, ville à laquelle ses fortifications et son commerce de céréales donnent une importance supérieure à celle que semble comporter sa population. De là, ce tracé aurait pour parcours la vallée de la Vesle, et dans ce parcours, il rencontrerait Fismes et Reims, et tout un pays qu'enrichissent à la fois l'industrie et l'agriculture. En outre, ce tracé serait en communication avec nos canaux du Nord; il se rapproche de Saint-Quentin; il se rapproche aussi de Laon et de La Fère, points fortifiés qui couvrent la capitale. Il pourrait aussi imprimer plus d'activité aux relations d'échange des départements du Nord avec la Champagne, la Lorraine et l'Alsace par un embranchement qui remontant la vallée de l'Aisne, joindrait Paris, Mézières et Sedan, et il établirait ainsi une communication utile entre le nord, l'est et le midi de la France.

Nous n'avons point mission d'engager ou de soutenir une polémique contre un plan, qui se produit pour servir à un autre point de vue que le nôtre, les intérêts du département de la Marne. Le Gouvernement et les Chambres jugeront. Nous ne voulons ici que présenter rapidement quelques observations.

On a insisté sur les avantages commerciaux du tracé par Compiègne; mais ces avantages, loin d'être supérieurs, ne sont pas égaux à ceux du tracé par la vallée de la Marne. N'oublions pas en effet que, par un embranchement, Reims est désintéressé dans la ques-

tion, puisque cette ville si importante est appelée, comme nous l'avons démontré, à tirer un large profit du tracé par la vallée de la Marne. Pourquoi donc alors nuire aux intérêts d'une partie de la Champagne, en déshéritant les villes d'Epernay et d'Ay de leur part légitime à la prospérité commune?

Sous le rapport stratégique, le tracé par Compiègne ne saurait non plus soutenir la comparaison avec le tracé par la vallée de la Marne. Nos démonstrations précédentes nous dispensent d'appuyer davantage sur ce point. Trop rapproché de la frontière, et ayant à franchir des faîtes nombreux et de grandes difficultés de terrain, surtout s'il se dirigeait sur Verdun et Metz, il serait à chaque instant exposé à être coupé par l'ennemi.

Si nous voulions aborder les détails, nous ferions remarquer encore que, par le tracé de Compiègne, il serait impossible, avec les vitesses ordinaires de huit lieues à l'heure, d'aller en un jour de Paris à Strasbourg. Que devient alors un des principaux avantages qu'on doit se promettre de l'établissement des *railways*.

Nous sommes aussi frappés des résultats suivants : C'est qu'avec un embranchement sur la vallée de la Marne, Reims se portera plus vite sur Paris que par le tracé de Compiègne, et que d'un autre côté il lui faut exactement la même somme de temps pour atteindre Strasbourg. Quant aux communications avec

les villes du Nord et la Belgique, il faut à peine, par la vallée de la Marne, quelques heures de plus, et d'ailleurs on a par cette voie l'avantage de toucher Paris, centre avec lequel se font les plus grandes affaires. Le chemin de fer qui traverserait la vallée de la Marne aboutirait à Paris au clos Saint-Lazare. De ce point on établirait facilement une jonction avec le débarcadère du chemin de Rouen, et de cette manière disparaîtraient les prétendus embarras du passage par Paris pour aller au Havre.

Enfin, par Compiègne, le parcours, comme nous venons de le remarquer, se trouvant considérablement allongé, il suit que ce tracé ne serait plus, à vrai dire, une voie directe, mais une variante de la voie circulaire. L'intérêt qu'ont l'Alsace, la Lorraine et la Champagne à la communication la plus rapide entre Paris et le Rhin, se trouverait donc encore une fois méconnu.

Nous croyons pouvoir attendre avec confiance la décision du Gouvernement et des Chambres.

Il a été question aussi d'un autre tracé par Arcis et par la vallée de l'Aube. Voilà bien le moins heureux des tracés : de tous côtés on le repousse. Ceux qui se préoccupent surtout du chemin de fer de Dijon, et ceux qui veulent qu'on aille de Paris à Strasbourg par la ligne directe, sont d'accord pour le condamner. Il paraît aux premiers ne pouvoir soutenir aucune comparaison, soit avec le tracé par la vallée de l'Yonne,

soit avec le tracé par Troyes et la vallée de la Seine. Les seconds, ceux qui réclament la voie directe, demandent comment on pourrait s'arrêter à un tracé plus long que tous les autres, et en dehors duquel se trouvent toutes les villes importantes depuis Paris jusqu'à Nancy, Epernay, Reims, Châlons, Vitry et Bar-le-Duc. Le tracé d'Arcis a la prétention de servir deux intérêts, et ces deux intérêts le repoussent, et à bon droit; car ce tracé laisse de côté et toutes les contrées qui doivent leurs richesses aux vins de Bourgogne, et celles pour lesquelles les vins de Champagne sont une source si féconde de prospérité. Où prendrait-il donc des voyageurs et des marchandises?

Un troisième tracé, le tracé de Sézanne, tombe aussi dans l'inconvénient de traverser un pays sans industrie et sans population nombreuse. Ici encore, ni Epernay, ni Reims, ni Châlons, ne profiteraient du *rail-way*. Or, quel est le but des chemins de fer, si ce n'est de porter au sein des populations industrieuses et commerçantes la rapidité des communications? Les chemins de fer peuvent développer et féconder des éléments déjà formés et puissants; mais il ne leur est pas donné de créer ce qui n'est pas, et d'improviser en courant la civilisation. Sous le rapport de la dépense, nous avons déjà montré que l'économie qu'on prétend obtenir par le tracé des plateaux est trop faible pour être prise en considération sérieuse.

Les inconvénients de ces tracés intermédiaires qui,

comme ceux d'Arcis et de Sézanne, veulent tout
tisfaire et ne sont vraiment utiles à aucun intérêt
sitif et tranché, ces inconvénients, disons-nous, s
tellement graves, que les partisans de ces tracés s
constamment occupés à en corriger les vices. On
nonce aujourd'hui une variante du tracé d'Arcis. S
vant l'auteur des études du chemin de Lyon, la li
de chemin de fer traverserait les environs de Me
et remonterait le Morin, en passant près de Coulo
miers et de Sézanne; puis, remontant jusqu'à Brie
le cours de l'Aube, elle irait aboutir à 6,000 mèt
au-dessous de Vitry, sans même desservir cette pl
forte, et parconséquent sans être protégée par e
Un autre ingénieur voudrait passer sous le canon
Vitry; mais, dans cette direction, il y a trop de d
cultés de terrain sur le cours de la *Guenelle*. On se
donc probablement obligé d'en revenir au projet
Brienne, et, en suivant cette ligne, on est forcé d'all
ger encore un parcours déjà plus long que les aut

Les difficultés surgissent à chaque pas, quand
rejette la solution simple et naturelle d'une questi
Vouloir aller de Paris à Nancy sans passer par la
lée de la Marne, c'est vouer de stériles efforts au suc
d'une idée fausse.

VIII.

Conclusion.

Nous avons présenté les raisons puissantes qui s'élèvent en faveur du chemin direct de Paris à Strasbourg, et du tracé par la vallée de la Marne. Nous avons été soutenus dans cette tâche par les convictions profondes d'un patriotisme sérieux et loyal. Grâce au ciel, nous n'avons pas été dans la triste obligation, pour défendre les intérêts particuliers du département de la Marne, de faire violence aux

principes de la matière ou aux suprêmes exigence l'intérêt national. Nous avons trouvé tous ces élém réunis et satisfaits par la même solution.

Au milieu de toutes les prétentions contradicto que provoque la grande question des chemins de nous avons dû défendre avec fermeté des droits l times; mais il n'est jamais entré dans notre pe de donner l'exclusion à personne. Toutes les pa de la France, le Midi comme le Nord, l'Ouest moins que l'Est, doivent être associées, pour le tr et pour le profit, à cette œuvre d'utilité générale. ne se réjouira plus que nous de voir Dijon et la B gogne devoir à de nouvelles communications un croissement de prospérité. Nous résistons seulen à la pensée malheureuse qui voudrait acheter avantages au détriment de l'Est.

C'est moins le moment que jamais, pour les enf de la patrie commune, de s'abandonner les uns co les autres à d'envieuses rivalités. L'Europe nous garde; les peuples et les gouvernements exami avec curiosité jusqu'à quel point les rouages de n système administratif et le mécanisme de notre rég constitutionnel sauront enfin donner l'impulsion à travaux nécessaires dans lesquels nous nous som un peu laissé devancer. Ne serait-il pas doulou que nos incertitudes et le choc des ambitions part lières tinssent en échec l'activité nationale?

Non, il ne sera pas dit que les institutions dont 1

sommes fiers à juste titre, que les formes et les délibérations du Gouvernement constitutionnel soient un obstacle aux développements de la civilisation matérielle d'un grand peuple. Les Chambres sont saisies par le Gouvernement d'un des plus sérieux problèmes que puissent présenter la science administrative et la législation industrielle. Les Chambres ne seront pas au-dessous de cette grande mission. Elles reconnaîtront la nécessité de procéder, d'après *des vues d'ensemble*, suivant l'expression de M. le Ministre des finances quand il a présenté l'an dernier la loi sur les travaux publics extraordinaires, expression reproduite et commentée par M. Dufaure, quand il fit le rapport de cette loi au nom de la commission. C'est surtout en matière de chemins de fer que l'ensemble importe au plus haut degré. Comment en aborder la construction, sans avoir arrêté le système général qui doit les coordonner? Autrement, à combien de fautes, à combien de sacrifices inutiles ne s'exposerait-on pas?

Convaincus que, dans le système général des *railsways* de la France, le chemin direct de Paris à Strasbourg et le tracé par la vallée de la Marne occupent une place nécessaire, nous demandons :

1° Que le chemin de fer direct de Paris à Strasbourg suive la vallée de la Marne;

2° Que, dans le cas où l'exécution de cette ligne ne serait pas décrétée dès à présent, le Gouvernement et les Chambres en votent le principe et ordonnent l'en-

tier achèvement des études qui sont commencé
cette direction.

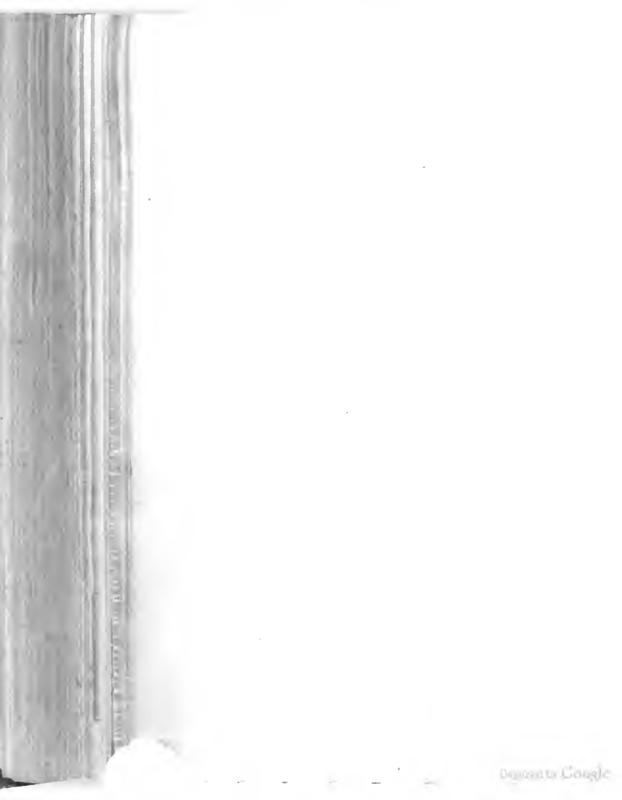
Châlons-sur-Marne, le 12 avril 1842.

PIÈCES A L'APPUI DU MÉMOIRE.

RAPPORT

DU PRÉFET

AU CONSEIL GÉNÉRAL.



MESSIEURS,

La question qui a motivé la réunion du Conseil général en session extraordinaire, est une des plus importantes qui puissent faire l'objet de vos délibérations. Il s'agit en effet, vous le savez, Messieurs, de l'établissement d'un chemin de fer de Paris à Strasbourg; c'est-à-dire de doter nos contrées d'un de ces moyens puissants créés par l'industrie dans l'intérêt de la civilisation, du commerce et de la défense du pays.

Cette question doit être considérée sous un double point de vue, sous le rapport de l'intérêt national et sous le rap-

port de l'intérêt du département. L'intérêt national est ici le premier ; car avant de vouloir le bien du département, nous devons tous vouloir la prospérité et la grandeur de la France.

J'examinerai donc d'abord comment l'intérêt national milite en faveur du chemin de fer de Strasbourg.

Les raisons qui déterminaient en 1833 le Gouvernement à signaler ce projet à l'attention des Chambres, à en ordonner l'étude et à le soumettre aux enquêtes, subsistent dans toute leur force et le protègent encore aujourd'hui.

En 1833, Messieurs, le Gouvernement considérait le chemin de Strasbourg comme le plus urgent après celui du Havre et de Lille. Si le chemin du Havre faisait de Paris un port de mer, si le chemin de fer de Lille défendait la frontière du Nord, le chemin de fer de Strasbourg défendait à son tour la frontière de l'Est, la plus affaiblie par les traités de 1815.

Traversant enfin des villes manufacturières importantes et de grands centres de population, il paraissait réunir toutes les conditions de succès.

Aujourd'hui il est question de savoir s'il ne vaudrait pas mieux, dans l'intérêt de l'Etat, substituer au tracé direct dont je viens d'énumérer en peu de mots les avantages, un tracé circulaire qui, passant par Dijon, se dirigerait ensuite vers Lyon et rejoindrait Strasbourg par Mulhouse.

On fait valoir en faveur de ce projet, qu'il serait à la fois un chemin pour l'est et pour le midi de la France, et qu'il procurerait au trésor une économie de 60 à 80 millions. Cette ligne se relierait en outre facilement à la ligne du Nord, qu'elle met en communication avec le Midi et au chemin du Havre, auquel elle procure des avantages qu'on peut mettre en balance avec ceux du chemin de Strasbourg.

Je ne me dissimule pas la gravité de ces objections, et

la masse imposante d'intérêts que le chemin de fer de Dijon, si on le rattache à ces deux lignes, peut faire valoir en sa faveur.

Mais avant d'y répondre, examinons d'abord ce tracé lui-même. Il a trois variantes :

L'une par la vallée de l'Yonne et les bords du canal de Bourgogne ;

La seconde, par Troyes et la vallée de la Seine ;

La troisième, par Arcis et la vallée de l'Aube.

Le tracé par Arcis ne rencontre dans son parcours, jusqu'à Dijon, aucune ville importante; il est plus long de 9 kilomètres que celui de l'Yonne; il traverse un souterrain de 2,000 mètres; il laisse de côté toutes les contrées qu'enrichit le commerce des vins de Bourgogne. Comme chemin de Paris à Dijon, il ne me paraît donc avoir aucune chance de succès.

Il est vrai que le chemin d'Arcis se dirige aussi à partir de cette ville sur Strasbourg ; mais ici même objection. De Paris à Nancy il ne rencontre aucune ville importante ; il laisse de côté Bar-le-Duc, Vitry, Châlons, Reims et Épernay ; il a 12 kilomètres de plus que le tracé de la vallée de la Marne, 20 kilomètres de plus que le tracé par les plateaux. Ainsi, bien qu'il soit commun aux deux lignes pendant 45 lieues d'étendue, comme il allonge le parcours de chacune d'elles et ne réalise aucun de leurs avantages ; il me paraît, je le répète, n'avoir aucune chance de succès.

Quand on fait un chemin de fer, il faut avoir à lui confier des marchandises ou des voyageurs, des voyageurs surtout. On ne trouve ni l'un ni l'autre de ces avantages par le tracé d'Arcis. La seconde variante, celle de Troyes par la Seine, ne rencontre dans son parcours, depuis Melun, aucune ville importante, à l'exception de Troyes. Il est vrai que cette ville

offre 500,000 fr., et le département de l'Aube 1,000,000; mais le parcours jusqu'à Dijon est plus long que celui de l'Yonne de 10 kilom., et exige un souterrain de 3,000 mètres. Il y a là de quoi absorber les offres du département de l'Aube, et au-delà. Je ne pense pas que cette variante puisse être préférée à la troisième, celle de l'Yonne, qui rencontre dans son parcours Sens, Joigny, Semur et Pouilly. Ces localités si elles ne sont pas très-importantes par le nombre de leurs habitants, le sont par le commerce de leurs vins, qui donne lieu à des transactions nombreuses, et compensent au moins, sous ce rapport, les avantages du tracé de Troyes. De plus, le tracé de l'Yonne emprunte les bords du canal de Bourgogne pendant une grande étendue, ce qui permet de réaliser une économie importante. Il a enfin 10 kilomètres de moins que le tracé de Troyes, et il est constamment à ciel découvert.

C'est aussi celui qui a été préféré par les capitalistes de la Bourgogne, réunis en commission à Paris, et qui font en ce moment tous leurs efforts pour obtenir que le Gouvernement le propose à la sanction des Chambres.

Je pense donc, Messieurs, que la variante de la vallée de l'Yonne est celle qui a le plus de chances de succès, et que nous ne devons plus dès-lors nous occuper que d'elle seule comme opposée au tracé direct.

Ce tracé a lui-même trois variantes : l'une par les plateaux passant à peu de distance de Sézanne, l'autre par la vallée de la Marne, une troisième par Montmirail, une quatrième enfin a été encore proposée par Reims.

Le tracé par les plateaux est le plus court, et on a fait valoir en sa faveur qu'il présentait quelque économie pour l'acquisition des terrains. Mais ce tracé a le même inconvénient que celui d'Arcis, il rencontre jusqu'à Vitry peu de marchandises et de voyageurs dans son parcours, et

l'économie des terrains ne peut pas être très-importante puisque l'acquisition de tous ceux du tracé par la vallée de la Marne, sur 30 lieues (118 kilomètres) environ d'étendue, ne dépasserait pas 1,000,000.

Le tracé par la vallée de la Marne est de 4 lieues 1/2, ou 18 kilomètres plus long que le tracé par les plateaux ; mais il dessert des intérêts plus nombreux, il traverse des populations agglomérées et commerçantes ; il passe à peu de distance de Reims, auquel il peut se réunir soit dans la direction du canal de l'Aisne, soit par la vallée de Noron, et de là se diriger sur Rethel, Sedan, Mézières, Charleville, ces villes manufacturières et commerçantes du département des Ardennes, avec lesquelles Reims entretient déjà de si fréquentes relations.

Ce tracé présente jusqu'à Château-Thierry des difficultés assez grandes, qui nécessitent une augmentation de dépense de 15,000,000. Cette somme est sans doute considérable, mais elle sera déjà atténuée par les offres des localités intéressées, par les produits surtout qu'elle donnera, et les travaux qu'on exécutera permettront d'avoir des pentes extrêmement douces, au moyen desquelles on obtiendra les grandes vitesses, et on rachètera ainsi la différence du parcours.

Le tracé de Montmirail, qui présenterait les mêmes avantages que le tracé de Sézanne, sous le rapport de la distance à parcourir, mais qui offrirait des difficultés d'exécution plus considérables encore, n'a pas été sérieusement appuyé jusqu'ici. Fèrechampenoise, qu'il rencontrerait également dans son parcours, préférerait celui de Sézanne.

Enfin, Messieurs, une quatrième variante a été proposée. A partir de Paris, elle suivrait jusqu'à Creil le tracé du chemin de fer de Lille, se dirigerait sur Compiègne et Berry-au-Bac par la vallée de l'Aisne et de la Vesle ; elle

reviendrait ensuite sur Châlons, et rentrerait dans la vallée de la Marne, à peu de distance de cette ville.

Sans doute, Messieurs, s'il y avait moyen de rattacher Reims au tracé direct, sans en compromettre le succès, il faudrait saisir cette occasion avec empressement; mais le projet dont il est question est nouveau, n'a point été étudié, ni soumis aux enquêtes; il est à peine connu même dans ce département, où il ne pourrait être adopté qu'en privant du chemin de fer la vallée de la Marne dans la partie la plus importante de son étendue.

Enfin, il allongerait le parcours de 80 kilomètres. Cette objection, Messieurs, me paraît très-forte; en effet, dans une ligne de grande étendue, les extrémités désirent toujours la voie la plus courte. Le Havre, Paris, Strasbourg, les localités même intermédiaires, Nancy, Bar-le-Duc préféreront, par cette raison, le tracé par les plateaux et ne céderont qu'à des considérations importantes pour consentir à un léger détour. Nous avons expliqué que par la vallée de la Marne ce détour n'était que de quatre lieues et demie ou 18 kilomètres, et que cette distance pourrait être rachetée facilement par la vitesse, en raison de la faiblesse des pentes. Mais, si à ces 18 kilomètres il faut encore en ajouter 80, sans présenter peut-être le même avantage sous le rapport des pentes, je n'hésite pas à dire, Messieurs, que malgré l'avantage que Strasbourg pourrait espérer de sa communication avec Reims, Compiègne et d'autres villes importantes, il n'adhèrera pas à ce détour. Ce serait d'ailleurs donner des arguments nouveaux à Dijon et au tracé circulaire, puisqu'on retomberait en partie dans les mêmes inconvénients sous le rapport de la distance.

En tout cas, et quels que puissent être les avantages du tracé de Compiègne, ce tracé n'est point étudié, il ne

peut dans ce moment faire l'objet d'une proposition aux Chambres. J'observe enfin qu'il est bien rapproché de la frontière, à laquelle il est presque parallèle, et qu'il pourrait ainsi donner lieu, sous le point de vue stratégique, à de nouvelles objections.

Dans ces circonstances, et sans aborder de nouveaux projets qui ont toujours contre eux l'inconvénient de la nouveauté; mais se bornant au contraire à l'examen de ceux qui ont été étudiés par les soins du Gouvernement, le Conseil pourra émettre simplement un vote général en faveur du tracé direct, ou indiquer sa préférence pour la vallée de la Marne, suivant qu'il le jugera convenable.

Sans vouloir préjuger son vote, je raisonne dans cette dernière hypothèse pour combattre le projet de Dijon.

Est-il bon, est-il utile, est-il dans l'intérêt national, que le chemin de Lyon et celui de Strasbourg aient une ligne commune jusqu'à Dijon? On réaliserait, dit-on, ainsi une économie de 60 à 80 millions. En admettant ce chiffre qui me paraît bien considérable, puisque c'est celui auquel s'élèverait à-peu-près la dépense totale du chemin direct de Paris à Strasbourg, il est facile de voir que ce raisonnement pêche par la base. En effet, le raisonnement ne serait juste et l'économie véritable que si les deux projets devaient donner les mêmes résultats; mais quand on prive tous les départements situés sur le tracé direct des avantages du chemin de fer, et que l'on n'atteint Strasbourg lui-même qu'avec une augmentation de plus de 200 kilomètres, et un excédant de 440 mètres de rampes et de pentes à franchir, est-il vrai de dire qu'on obtient les mêmes résultats?

La preuve qu'on n'obtient pas les mêmes résultats, c'est que tous les départements intéressés au tracé direct repoussent le chemin de Dijon, et que Strasbourg lui-même, en première ligne, s'y oppose avec énergie.

Sous le rapport de l'intérêt national, le tracé circulaire ne développe aucun élément nouveau de commerce et de richesse; il ne satisfait point à la défense des frontières de l'Est, qui restent vulnérables et ouvertes aux chemins de fer allemands au moyen desquels on peut y jeter des troupes de toutes parts.

Mais, dit-on, et c'est une objection que j'ai indiquée plus haut, le chemin de Dijon peut se relier aux chemins du Nord et du Havre.

Quant au chemin du Nord, je ne sache pas que les départements qui le demandent aient encore exprimé leur préférence; leurs intérêts d'ailleurs ne sont-ils pas les mêmes que ceux des départements de l'Est, et ne sont-ils pas déjà desservis d'un autre côté par le chemin d'Orléans, qui doit se prolonger jusqu'à Nantes? La ligne d'Orléans et de Nantes, hâtons-nous de le dire, se relierait également avec grand avantage au chemin de Paris à Strasbourg. Par Orléans, ce n'est pas seulement le transit avec la Manche, mais avec l'Océan, qui se trouvera un jour assuré.

Quant au Havre, il peut être séduit par la perspective d'un chemin qui doit, dit-on, s'étendre jusqu'à Marseille, et par l'espoir d'entrer ainsi en communication avec tout le midi de la France en retrouvant à la fois sur un autre point et par Bâle, sa communication avec l'Allemagne centrale et le Rhin. Cependant nous croyons qu'il méconnaîtrait étrangement ses intérêts s'il préférait, au tracé direct, le tracé de Dijon.

D'une part, une ligne aussi grande que celle de Paris à Marseille est tellement étendue, que la possibilité de son exécution, d'ici à de longues années, est encore incertaine. Le chemin s'arrêtera à Dijon, puis ira jusqu'à Lyon, encore avec beaucoup de peine, avant qu'on songe à l'embranchement sur Mulhouse, qui peut-être ne se fera jamais.

Quels que puissent être pour le Havre les avantages de

la communication avec Lyon, auquel le chemin de fer donnerait la possibilité d'expédier ses soieries et marchandises précieuses, ces avantages ne compenseront jamais ceux que présente le tracé direct.

De Paris à Lyon il n'existe pas de ville manufacturière, pour ainsi dire, pas de commerce actif, si ce n'est celui des vins de Bourgogne qui, on le sait, ne s'exportent pas.

Par le tracé direct, au contraire, on passe par le centre ou dans le voisinage d'un grand nombre de villes d'industrie et de commerce.

Les vins de Champagne, qui représentent chaque année une valeur de plus de 30 millions, se dirigeront en grande partie sur le Havre ou sur Strasbourg, et emploieront souvent la voie du chemin de fer pour arriver au moment de l'expédition des navires.

De plus, ce chemin suivant la même direction que la voie navigable, qui du Havre s'étend à Strasbourg, augmentera l'importance du canal du Rhin, lorsqu'à côté de leurs marchandises qui voyageront à bas prix, les négociants pourront se transporter avec la célérité qu'impriment aux transports les machines à vapeur; les transactions que facilitera cette locomotion rapide, multipliera dans une proportion incalculable les transports par eau.

Dans l'hiver, ou dans la saison de l'étiage, lorsque la navigation est arrêtée par les gelées si fréquentes dans nos contrées, ou par les chaleurs de l'été, le chemin de fer facilitera encore le transbordement des marchandises, qui se trouvent souvent arrêtées au grand préjudice des commerçants pressés de les livrer à la fabrication, et de rentrer ainsi dans leurs avances. Le chemin de fer viendra donc en aide au canal, et c'est peut-être à lui qu'est réservé son succès. Vous vous rappelez en effet, Messieurs, dans quel but a été ouvert le canal du Rhin. Sa destinée était d'assu-

rer à la France les bienfaits d'un immense transit, en ouvrant à toutes les marchandises qui arrivent de l'Océan dans la Manche, la voie la plus courte pour se rendre dans l'Allemagne centrale. Le Havre devait ainsi devenir le rival heureux d'Ostende, d'Amsterdam et d'Anvers.

Mais, Messieurs, ce but que l'on poursuit, si l'on ne donne au canal le chemin de fer pour auxiliaire, ne sera peut-être jamais atteint. Vous savez en effet les efforts que font la Belgique et la Prusse pour vous ravir ce transit, qui va acquérir une importance nouvelle par la jonction du Rhin au Danube.

Lorsque le chemin d'Anvers à Cologne, qui s'achève, sera livré à la circulation, Anvers sera de 8 kilomètres plus rapproché de Strasbourg que le Havre, et il s'achèvera avant le canal du Rhin, auquel il importerait tant d'accorder les crédits nécessaires pour le terminer.

Le canal du Rhin devant assurer à la France le transit sur l'Allemagne, la Suisse, et par le Danube sur l'Orient, il est indispensable, il est d'intérêt national de ne rien négliger pour son succès, et ce succès ne peut être garanti que par l'exécution du chemin de fer. Le transit, par ses résultats et par l'influence qu'il peut exercer sur le commerce intérieur, par l'encouragement surtout qu'il donne à notre marine marchande, est un des éléments de puissance nationale qui mérite toute la sollicitude du Gouvernement.

Telles sont, Messieurs, les principales raisons qui me font penser que, dans l'intérêt général du pays, le chemin de Paris à Strasbourg, comme du reste on l'avait reconnu en 1833, est un chemin du premier ordre, qu'il est entièrement lié au projet de chemin de Paris au Havre, et doit être considéré avec lui comme un seul et même projet, lequel, s'il était mis en parallèle avec le projet nouveau qui a été étudié par la Bourgogne, devrait l'emporter sur lui.

Quant à l'intérêt du département de la Marne, il est trop évident pour que j'insiste sur ce point. Je dirai seulement que si, dans ce moment, vous n'appelliez point l'attention du Gouvernement sur le tracé direct par une démonstration sérieuse, vous pourriez favoriser, par votre silence ou par la modicité de vos offres, le tracé de Dijon, qui vous priverait peut-être à jamais des avantages que vous devez retirer de l'établissement d'un chemin de fer. En fait de chemin de fer d'un grande étendue, heureux ceux qui les auront les premiers !

Il me reste encore à répondre à une objection faite par le Comité des fortifications, dans l'intérêt de la défense du royaume. Le Comité des fortifications préfère le tracé de Dijon comme étant mieux protégé en cas d'invasion du territoire, et permettant, par des embranchements, de diriger des secours rapides vers les frontières de l'Est et du Midi.

Il est très-difficile, Messieurs, de parler sur ces questions, pour lesquelles j'avoue toute mon inexpérience; cependant lorsqu'elles sont posées comme objections à des projets si considérables, l'intérêt qui s'y attache, encourage à s'en rendre compte. Eh bien ! il y a dans le raisonnement du Comité des fortifications quelque chose qui frappe tout d'abord ; c'est que ce raisonnement peut être fort bon en ce qui concerne Bâle et les frontières d'Italie ; mais qu'il ne s'applique point à celles du Nord et de l'Est qu'il s'agit de défendre. Les frontières du Nord et celles de l'Est sont celles qui ont été le plus affaiblies par les traités de 1815, et malgré la ligne de forteresses qui les gardent, on ne peut s'empêcher de songer que Paris en est à quelques marches. Un chemin de fer est un des plus sûrs moyens de les fortifier. Avec le chemin de fer direct, on jette en peu de temps des troupes dans Strasbourg,

Metz, Thionville. On défend le passage des Vosges; on renouvelle les approvisionnements et les garnisons de toutes les places fortes de la deuxième division militaire. Mézières, Sedan, Givet, Rocroy, Verdun; on protège l'Argonne et le passage de la Marne. L'Alsace, la Lorraine, la Champagne, ces trois centres de résistance qu'il faut traverser pour arriver sous les murs de Paris, se trouvent défendus. On fait mieux encore, on prend l'offensive, guerre bien plus conforme aux habitudes et au caractère français, et on porte en peu de temps une armée sur le territoire étranger.

La frontière, que le génie militaire veut protéger, c'est la frontière de Bâle. Mais cette frontière elle-même ne restera pas sans défense, puisque par Strasbourg et le chemin de fer de Mulhouse on pourra lui porter secours, si l'on ne préfère cependant conduire de Vitry par la Haute-Marne et la Haute-Saône, à l'abri des montagnes des Vosges, un embranchement qui se dirigerait vers ce point. Ce projet, que je ne fais qu'indiquer, mais qui rallierait infailliblement à la cause du tracé direct tout le département de la Haute-Marne, et qui désintéresserait complètement la Haute-Saône, le Jura, les départements du midi et la Bourgogne elle-même, mérite la plus sérieuse attention du Conseil général.

Je reviens à l'argument du Comité de défense, et je dis qu'en tout cas, on ne peut laisser les places et la frontière de l'Est sans chemin de fer, et qu'elles en sont dépourvues par le tracé de Dijon.

L'Alsace, Messieurs, s'est émue à l'idée de se voir ainsi isolée de Paris, sous le rapport commercial et stratégique par l'adoption du tracé circulaire. Elle a rappelé les titres qui la rattachaient à la patrie commune pour réclamer sa part des bienfaits que la France distribue à ses enfants. Des bords du Rhin aux rives de la Marne, on a répondu

à son appel, on a imité ses sacrifices généreux ; les sommes offertes par les communes ou les particuliers dépassent déjà 750,000 francs dans le département de la Marne.

Je vous propose d'y ajouter 1,500,000 francs. Cette somme n'est point hors de proportion avec la richesse du département et son importance. Si vous adoptez cette proposition, et si la ville de Reims, ajoutant à des offres qui certes ne sont pas les dernières, votait dès à présent des ressources nouvelles, on pourrait peut-être atteindre le chiffre de 3,000,000.

Il y a lieu d'espérer qu'en présence d'une offre pareille et de celles qui sont faites par les départements intéressés, les vœux du département de la Marne en faveur du tracé direct seraient entendus, et que le Gouvernement en ordonnerait, à partir de 1843, l'exécution immédiate.

Si vous obteniez ce résultat, vous auriez bien mérité de vos concitoyens, et vos successeurs n'auraient point à vous reprocher d'avoir rejeté sur eux une partie des sacrifices dont ils recueilleraient les avantages.

EXTRAIT

DU PROCÈS-VERBAL DES DÉLIBÉRATIONS

DU CONSEIL GÉNÉRAL DE LA MARNE.

—

2me Session de 1841.

Séance du 23 décembre 1841.

M. le Président donne la parole à M. le rapporteur. Il s'exprime ainsi qu'il suit :

« Messieurs,

» Vous avez été convoqués extraordinairement pour apporter, dans le débat solennel que, partout, soulève la grande question des chemins de fer, le tribut de vos lumières et offrir le concours financier du département.

» Vous avez pris connaissance des nombreux documents qui, de tous côtés, ont été publiés sur cette importante matière, et après avoir entendu le rapport lucide et précis de M. le Préfet, vous avez renvoyé à l'examen d'une Commission spéciale les diverses questions qu'il soulève.

» Votre Commission s'est livrée à une discussion approfondie des divers éléments de cette grave affaire ; elle l'a

envisagé d'abord du point de vue général des grands intérêts du pays, afin de pouvoir l'apprécier ensuite, dans l'intérêt plus spécial de notre département.

» C'est le résultat de ces observations que j'ai l'honneur de vous soumettre.

» Nous n'avons rien à dire de l'utilité pratique des chemins de fer. Cette belle invention n'a plus aujourd'hui de sérieux adversaires (1); mais c'est pour nous un devoir d'étudier les avantages spéciaux qui découleraient de l'exécution d'un chemin de fer destiné à réunir la mer au Rhin, par la voie la plus courte, en rattachant à la capitale de la France de grands centres de commerce et d'industrie.

» La France a conquis, depuis long-temps, une glorieuse prépondérance dans les lettres, les sciences et les arts. Maintenant qu'elle a renoncé à accroître, par la force des armes, sa puissance continentale, consentira-t-elle à rester plus long-temps dans un état d'infériorité relative, en négligeant de s'approprier un mode de circulation qui doit avoir sur les destinées humaines la plus heureuse influence.

» En jetant un coup-d'œil rapide sur l'état d'avancement des chemins de fer en Europe, nous sommes forcés de reconnaître que, sous ce rapport, la France est aux derniers rangs des nations qui l'avoisinent.

» En effet, l'Angleterre a déjà exécuté un vaste ensemble de chemins de fer qu'elle complètera sans doute en le mettant en harmonie avec son beau système de navigation intérieure.

(1) Les chemins de fer, dit M. Arago, dans son rapport à la Commission des chemins de fer, quand on les combine avec les machines locomotives, constituent certainement une des plus ingénieuses découvertes de notre époque. Là, se trouvent réunis, à un degré vraiment inespéré, la force et tous les moyens de vitesse.

» La Belgique a terminé, et livré à la circulation la plus grande partie de ses chemins de fer. Dans peu de temps cette contrée active et laborieuse aura complètement achevé toutes les lignes que comporte le peu d'étendue de son territoire.

» En Allemagne, un concours fécond s'est établi entre tous les états qui constituent la grande famille germanique. L'Autriche, la Prusse, la Hongrie, la Bavière, la Suède, le Hanovre et les provinces de la Confédération, font marcher de front l'étude et l'exécution des grandes lignes de chemins de fer. Ces grands travaux tendent à compléter la fusion que déjà l'association douanière a commencée ; ils ont surtout pour but de transporter, en temps de paix, sur la frontière de France, les voyageurs et les marchandises, auxquels nous devons offrir le même mode de locomotion. Mais en temps de guerre les voies de fer allemandes porteraient rapidement sur nos frontières les plus vulnérables une armée et le matériel de guerre. Ce sont là des moyens d'agression auxquels nous devons, si nous ne voulons pas rester affaiblis, opposer de semblables moyens de résistance.

» Un chemin de fer de Paris à la frontière de l'est est donc indispensable dans l'intérêt de la défense du pays, et s'il est possible d'y souder un embranchement, c'est plutôt vers le nord-est que vers le sud-est qu'il nous paraît devoir être établi.

» La Commission a dû examiner les divers systèmes de chemin de fer pouvant établir une communication entre Paris et Strasbourg :

» 1° Le tracé circulaire par Dijon et Mulhouse ;

» 2° Le tracé direct par les plateaux ;

» 3° Le tracé de Compiègne à Châlons-sur-Marne par Soissons, Fismes et Reims ;

» 4° Enfin, le tracé par la vallée de la Marne.

» La Commission a été unanime pour repousser le tracé circulaire par Dijon. Ce tracé intéresse, sans contredit, plusieurs départements; mais, c'est faire abus des mots que le qualifier de chemin de fer de Paris à Strasbourg : c'est tout simplement le chemin de fer de Paris à Dijon et à Mulhouse; il est utile, mais il ne saurait avoir la priorité sur celui de Paris à Strasbourg, qui est l'un des cinq grands chemins sur lesquels doivent plus tard aboutir tous les embranchements. Ce chemin nous paraît manquer du caractère de grandeur et d'utilité générale qui apparaît dans le tracé direct. En effet, s'il s'agit du transport des voyageurs de Paris à Strasbourg, ce tracé leur impose un détour de 208 kilomètres, qui annihile pour eux l'effet utile des chemins de fer, puisque ce trajet leur demande presque autant de temps que les voyages actuels sur les routes ordinaires. Il est, en outre, nécessaire de tenir compte des différences de niveau qui existent dans les deux systèmes; car la vitesse est beaucoup atténuée quand un chemin a des pentes trop considérables. Dans le tracé direct, les faîtes à franchir donnent ensemble une hauteur de 512 mètres. Dans le tracé par Dijon, les faîtes sont de 952 mètres; c'est donc une différence en moins de 440 mètres au profit du tracé direct. Le tracé circulaire ne pourrait être préféré dans l'intérêt de la défense du pays, car il nous paraît impossible de méconnaître cette vérité, c'est que ce chemin de fer est parallèle à la frontière, sur une grande partie de son parcours, et que, dès-lors, il serait constamment exposé, en temps de guerre, à être détruit par l'ennemi ou employé par lui à son profit (1).

(1) On pourrait citer plusieurs exemples à l'appui de cette opinion. En 1708, quelques cavaliers hollandais s'avancèrent jusques près de Paris, et s'emparèrent de M. de Beringhen, premier écuyer de Louis XIV.

» Enfin, est-ce au profit du transit que la préférence serait donnée à ce tracé circulaire? Non, sans doute, car ce tracé aurait pour conséquence de donner à Bâle l'entrepôt général des marchandises, qui, de la mer se dirige vers l'Allemagne et la Suisse, tandis que, dans un intérêt tout français, nous devons réserver cet avantage à Strasbourg, la capitale de cette généreuse Alsace, qui, sur les champs de bataille comme dans les luttes industrielles, a su porter bien haut la gloire du nom français.

Le tracé direct par les plateaux a été examiné par la Commission. Un membre a dit que cette ligne était la plus courte et la plus directe, que la dépense était de 13,000,000 inférieure au chiffre prévu pour le tracé par la vallée, et qu'en équité, on ne devait pas concentrer sur un seul point du département les avantages exclusifs des canaux et des chemins de fer. Il a ajouté que déjà, dans ce tracé, on rencontrait des contrées riches et populeuses, et que l'économie précitée pourrait encore être augmentée par la possibilité de rendre ce tracé commun à la ligne du sud-est sur une partie notable de son parcours.

Mais la majorité de la Commission a pensé que la différence de 13,000,000 fr., invoquée en faveur du tracé par les plateaux, pourrait être de beaucoup atténuée, sinon complètement annihilée, par une étude plus complète de la vallée et par la possibilité d'utiliser les berges du canal de la Marne au Rhin, et enfin, que, relativement à la distance, l'excédant en faveur des plateaux ne s'élevait pas à 30 kilomètres, et qu'il serait largement compensé par

---

En 1813, un parti de cavalerie ennemie pénétra jusques dans le département de la Somme, il pilla la ville de Doulens, et cependant M. le général Maison occupait encore la Belgique.

la différence des pentes, qui, dans le tracé des plateaux, s'élèvent quelquefois à 5 millimètres et au-delà, tandis que par la vallée, les pentes n'excèdent pas 3 millimètres.

Le tracé de Paris à Strasbourg, par Compiègne, Reims et Châlons-sur-Marne, a été présenté comme offrant de grands avantages économiques et commerciaux. Il profiterait de la tête de chemin qui doit être établie de Paris à Compiègne; il trouverait la belle et riche vallée de l'Aisne, où il rencontrerait Soissons, qui est à-la-fois une place forte et une ville de commerce; il suivrait ensuite la vallée de la Vesle, jusqu'à Châlons-sur-Marne. Dans ce parcours on rencontre Fismes et Reims et des contrées riches à-la-fois des produits du sol et de l'industrie. La ville de Reims augmenterait dans une large proportion les revenus du chemin de fer, en lui confiant ses nombreux voyageurs et les produits de ses deux grandes industries: le lainage et les vins mousseux.

Indépendamment de ces considérations, présentées en faveur de ce tracé, on a établi que le transit du Havre à Strasbourg se ferait avec plus d'économie et de rapidité par cette ligne, parce que, par la jonction du chemin de Rouen au chemin de Bruxelles, aux abords de Paris, on pourrait éviter aux produits transitaires les dépenses et les retards qu'entraîne le séjour de la capitale.

Mais il a été fait observer que cette ligne, dont les avantages paraissaient évidents, n'était pas encore suffisamment étudiée, et qu'elle était subordonnée à l'exécution de la tête du chemin de Paris à Compiègne.

La Commission a donc cru devoir donner la préférence au tracé direct par la vallée, parce que cette grande ligne réunirait la mer au Rhin par la voie la plus courte et la plus riche à la fois; parce qu'elle viendrait se rattacher au che-

min de fer qui bientôt unira le Rhin au Danube, réalisant enfin la pensée de Charlemagne et de Napoléon, en associant l'Orient à l'Occident par une voie admirable qui, des rives de la mer Noire, se dirigerait presque en ligne droite jusqu'au bord de l'Atlantique, en traversant alternativement des contrées presque sauvages et de grands centres de civilisation et de richesses.

» Vous le savez, Messieurs, ce qui constitue le commerce entre les nations, c'est surtout la variété des productions, déterminée par les différences climatériques, qui rendent les échanges si nombreux et si productifs. La France et Paris enverraient dans l'Allemagne et l'Autriche, et dans les Provinces danubiennes les produits si variés que crée chaque jour le génie inventif de ses habitants. En échange, nous recevrions les matières premières : les laines, les pelleteries, les grains, les bestiaux et les produits minéralogiques que ces contrées produisent abondamment (1).

» Indépendamment de ce commerce important, cette grande ligne offrirait encore au transit un aliment économique et rapide; et désormais le Havre pourrait soutenir victorieusement une lutte avec les ports d'Anvers, d'Amsterdam et d'Ostende. Déjà, en 1836, le transit s'élevait en France au chiffre de 34,025,365 kil.; il procurait à notre pays un bénéfice de 2,805,000f (2). Quels avantages ne serait-on pas en droit d'attendre si, utilisant à-la-fois les chemins de fer et les canaux, le transit pouvait s'effectuer avec plus de célérité et d'économie.

(1) Aujourd'hui que ces moyens de circulation ne sont pas encore établis, le produit de notre commerce avec la Prusse et la Suisse dépasse cependant 300,000,000 francs.

(2) Dans la même année, il est entré par Strasbourg 8,258,000 kil. de marchandises étrangères.

» Ce ne sont pas seulement ces bénéfices de transit qu'il faut envisager, c'est surtout l'avantage qu'en retirerait notre marine. Des droits différentiels sont déjà établis au profit de la marine nationale; le fret de nos navires pourrait être à plus bas prix encore, et déterminer ainsi les étrangers à confier leurs marchandises au pavillon français. Cet état de choses concourrait ainsi à l'accroissement de notre marine, puisqu'elle deviendrait l'élément à l'aide duquel les peuples de la Suisse, de la Prusse et de la haute Allemagne transporteraient les produits nombreux qu'ils consomment et ceux qu'ils exportent (1).

» Cette protection, que réclame la marine marchande, a toujours été considérée comme une nécessité impérieuse; elle se manifeste notamment par les primes considérables accordées à la pêche de la baleine; déjà, en vue de cette protection, le Gouvernement a voulu atténuer la production du sucre indigène, afin de conserver à nos vaisseaux le transport des sucres exotiques.

» La ligne directe, en favorisant le transit, devra donc, sans nous imposer de sacrifices, fournir un aliment important à la marine française, et, par suite, un élément de force à la marine nationale.

» Ainsi, Messieurs, vous repousserez le tracé circulaire et vous adopterez le tracé par la vallée, parce qu'il satis-

(1) Le nombre des navires français entrés au Havre en 1835 s'est élevé à 395, pour un tonnage de 78,187; en admettant pour le transit par Strasbourg un chiffre égal à l'entrée et à la sortie, ce serait plus de 16,000,000 k., ou plus du cinquième des importations maritimes du Havre. Il est impossible de contester qu'avec des moyens de transport mieux organisés, à l'aide du canal de la Marne au Rhin et du chemin de fer direct, ce transit n'éprouvât un accroissement considérable, dont l'heureuse influence réagirait immédiatement sur notre puissance maritime.

fait aux grands intérêts du pays, et qu'il doit, plus que tout autre, concourir au développement de sa grandeur et de sa puissance.

» Si nous envisageons la question du point de vue commercial et financier, nous donnerons encore la préférence au tracé par la vallée. Ce tracé, on l'a dit, coûterait 13,000,000f de plus que le tracé par les plateaux ; mais la dépense n'est pas le seul élément dont on doive se préoccuper dans cette question, il faut encore apprécier la quotité des recettes ; or, personne n'ignore que les chemins de fer sont destinés spécialement au transport des voyageurs et des marchandises de prix. En effet, les recettes brutes produites par les voyageurs entrent, sur presque tous les chemins, pour quatre-vingts pour cent dans le produit total. Il faut donc que le chemin soit exécuté là où il y a certitude de trouver des voyageurs et des marchandises de prix ; mais on est bien forcé de le reconnaître, les contrées agricoles ont peu de voyageurs, et leurs produits ne seront de long-temps confiés à la locomotion coûteuse des chemins de fer. Un chemin de fer par les plateaux, où les populations sont rares, et surtout composées d'agriculteurs, ne serait, pour ces localités, que d'une utilité douteuse ; il pourrait quelquefois même être un embarras pour les cultivateurs, parce qu'il traverserait leurs champs et couperait les chemins destinés aux exploitations agricoles.

» A l'appui de cette opinion, nous rappellerons en peu de mots la tentative, bientôt avortée, du chemin de fer de Paris à Rouen par les plateaux. Jamais peut-être une compagnie ne s'est formée en France sous de plus brillants auspices ; les financiers les plus éminents du pays l'avaient pris sous leur patronage, et cependant les difficultés du tracé démontrèrent bientôt que leur entreprise n'offrait que des chances de ruine, et ils s'empressèrent de solliciter

la résiliation d'un contrat qui précédemment avait fait naître les plus brillantes espérances.

» Le Gouvernement recommencera-t-il pour le chemin de fer de Strasbourg la tentative infructueuse qui a été faite pour le chemin de Paris à Rouen par les plateaux? Nous ne le pensons pas; un tel exemple ne saurait être perdu... Nous devons donc espérer que la préférence sera donnée à la vallée, dans l'intérêt des populations commerçantes qui s'y trouvent agglomérées, et dans l'intérêt du trésor, parce que le chemin obtiendrait un plus grand nombre de voyageurs, et par conséquent des revenus plus assurés (1).

» Le tracé direct par la vallée déterminerait un embranchement vers la frontière nord-est, et rattacherait à la ligne principale les villes de Reims, Rethel, Mézières, Charleville et Sedan.

» Nous ne pouvons négliger, dans l'appréciation des revenus probables du chemin de la vallée, l'exportation des vins de Champagne; ce riche produit de nos vignobles doit être transporté avec rapidité, afin de le soustraire aux chances d'altération que lui font éprouver les secousses des voitures ordinaires, et surtout les alternatives du chaud et du froid qu'il subit long-temps avant d'arriver à sa destination. Par les chemins de fer, les vins parviendraient aux lieux d'embarquement avec une grande célérité, et ils

(1) Les villes de Reims, Châlons, Ay, Epernay, fourniraient chaque jour plus de cent voyageurs. En n'admettant en moyenne qu'un parcours de 128 kilomètres, qui est la distance qui sépare Paris d'Epernay, ces cent voyageurs, à raison de huit centimes par kilomètre, produiraient une somme annuelle de 2,242,510 francs. Mais ce chiffre n'est qu'un minimum, car on sait aujourd'hui combien sont dépassées toutes les prévisions faites à l'avance sur le nombre des voyageurs. Quand la circulation s'établit sur un chemin de fer, ce nombre a quelquefois été décuplé.

conserveraient ainsi les qualités précieuses qui en ont établi la réputation chez tous les peuples civilisés (1).

» Nous devons également mentionner les produits des manufactures de Reims, Rethel et Sedan ; ces trois villes, dont le commerce en lainages dépasse le chiffre de 150,000,000 fr., procureraient au chemin de fer un aliment qui concourrait puissamment au succès financier de l'entreprise.

» Nous venons d'indiquer diverses sources de revenus pour le chemin de fer qui suivrait la vallée de la Marne ; nous ne pouvons passer sous silence un autre avantage qui a une grande importance à nos yeux, nous voulons parler de la possibilité de l'établir sur les berges du canal de la Marne au Rhin, ou non loin de son parcours ; nous ne sommes pas seulement frappés de l'économie qui résulterait de cette féconde alliance du chemin de fer et du canal ; nous avons voulu surtout indiquer combien serait précieux le concours que le canal pourrait recevoir du chemin de fer (2).

---

(1) La quantité de bouteilles qu'exporte la vallée de la Marne dépasse le chiffre de 10,000,000.

C'est donc un transport de 20 à 25,000 tonnes qui sera constamment assuré au chemin de fer.

(2) Déjà sur quelques canaux, notamment sur le canal du Languedoc, cette œuvre de Riquet, on transporte les voyageurs avec une vitesse de près de 3 lieues à l'heure, et au prix de 15 à 25 centimes par lieue (1). Sur le canal de Forth et Clyde, des expériences suivies ont prouvé la possibilité de circuler sur les canaux avec une grande vitesse, sans altérer les berges et avec des frais de traction relativement moindres. Il y a, dans ces expériences importantes, tout un avenir de faits qui un jour peut-être rendre simultanée

(1) Sur le lac Érié, en Amérique, le transport des marchandises s'effectue à raison de 10 lieues par jour, et au prix très-bas de 2 centimes 8 dixièmes par tonne et par kilomètre.

En Angleterre, les voyageurs sont transportés sur les canaux de Lancaster et de Paisley, avec une vitesse de 4 lieues à l'heure et au prix de 15 à 35 centimes.

» Cette disposition permettrait enfin au commerce de confier exclusivement aux canaux les marchandises qui, jusqu'à présent, ont circulé sur les routes ordinaires, laissant ainsi improductives les dépenses considérables faites pour l'exécution des voies navigables, et de plus, écrasant les routes sous les efforts d'une circulation sans cesse croissante; de sorte que les dépenses affectées à l'entretien de nos routes suivent une progression qui menace d'absorber une grande partie des ressources du trésor et des fonds départementaux (1).

» Si par leur association aux systèmes de chemin de fer, nos canaux pouvaient offrir au commerce un transport plus régulier et moins long, nul doute que, comme en Angleterre, le transport des marchandises lourdes et encombrantes, ne s'effectuât exclusivement par cette voie éminemment économique.

» Nous avons indiqué, comme source de revenus pour le chemin de fer qui suivrait la vallée de la Marne, les productions des villes de Reims, Rethel, Mézières et Sedan; c'est qu'en effet ce tracé permettrait d'établir un embran-

---

l'exécution des chemins de fer et des canaux : on sait en effet, qu'un cheval ne porte directement que 100 kilogrammes, et que, sur une route ordinaire, il en peut traîner 1,000, tandis que sur un chemin de fer sa force de traction s'élève à 10 tonnes; cette force décuplée est déjà un progrès sans doute, mais elle est encore de beaucoup inférieure à celle qui peut être réalisée sur les canaux, où un seul cheval peut traîner 60 tonnes : ce serait donc une combinaison heureuse et féconde, que de confier aux locomotives les tractions à grandes vitesses que les chevaux opèrent difficilement sur les canaux : l'effet de la vapeur serait ainsi sextuplé.

(1) Il nous suffira de citer un seul exemple à l'appui de notre assertion. En 1830 les routes royales du département de la Marne absorbaient pour leur entretien une somme inférieure à 400,000 francs. Aujourd'hui ce chiffre dépasse 800,000 fr., et encore est-il reconnu insuffisant.

chement qui pourrait suivre les berges du canal de l'Aisne à la Marne, et se diriger vers Mézières et Sedan, en utilisant sur plusieurs points les travaux d'art exécutés pour le canal des Ardennes. Déjà cet embranchement a été l'objet d'études sérieuses dans les Ardennes; son exécution ne serait pas seulement pour le chemin de la vallée de la Marne une source importante de produits, elle aurait surtout pour conséquence de donner aux places de Sedan, Mézières et Vouziers, les moyens de défense qu'exigeraient des circonstances impérieuses. On ne voudra pas, sans doute laisser isolée plus long-temps notre frontière nord-est qui est si vulnérable, depuis que, par une série de faits malheureux, la forteresse de Luxembourg est gardée par une garnison prussienne. En effet, cette place pourrait être la tête d'un corps d'armée qui voudrait agir contre la France sur la frontière la plus rapprochée de la capitale. Le Gouvernement a bien compris la gravité de cette situation, en affectant une somme de 7,000,000 à l'agrandissement des fortifications de Sedan. Tout récemment, Vouziers a été déclarée place de guerre. Il n'est pas douteux, aujourd'hui qu'une puissance stratégique est attribuée aux chemins de fer, que le Gouvernement ne songe à porter un rail-way vers cette frontière. Nous le disons en terminant, dans le système du chemin de fer de Paris à Strasbourg, cet embranchement peut être exécuté avec une grande économie; la dépense que nécessiterait son exécution serait bien justifiée par les revenus que les voyageurs et les marchandises de ces contrées laborieuses procureraient au chemin de fer. Nous ne faisons pas entrer dans ces prévisions le revenu que produiront les voyageurs de la Prusse et de la Belgique, quand les chemins de fer français et belges se réuniront à la frontière; alors on pourra de Paris suivre la vallée de la Marne, traverser la Champagne, les Ardennes

et la Belgique, et de là pénétrer en Allemagne par le chemin de Liége à Aix-la-Chapelle et à Cologne.

» Un autre embranchement viendrait encore vivifier cette grande artère, c'est le chemin qui pourrait être dirigé, par la Haute-Marne, vers la Saône à Gray, en suivant le tracé du canal de la Marne à la Saône : de cette manière, cette belle ligne de la Marne réaliserait dans son parcours tous les avantages que procurent au rail-route l'agglomération et la richesse des populations, et recevrait en outre le tribut des ramifications qui viendraient s'y combiner.

Résumé.

» En résumé, votre commission pense qu'on ne pourrait, sans compromettre les véritables intérêts de la France, ajourner plus long-temps l'exécution des principales lignes de chemin de fer, alors que les nations qui nous avoisinent dirigent vers nos frontières ces puissants moyens d'attaque et de défense.

» Elle est convaincue que, pour conserver et développer nos relations commerciales, il est indispensable de doter notre pays d'un mode de circulation sans lequel il perdrait bientôt sa glorieuse prépondérance; et que, pour augmenter la force de notre marine militaire, il faut donner, par le transit du Havre à Strasbourg, un nouvel aliment à notre marine marchande.

« Elle croit enfin que le chemin de fer de Paris à Strasbourg établirait entre Paris et l'Allemagne la voie la plus courte et la plus économique, et que dès lors les relations pacifiques de la France avec cette contrée, rendraient plus difficile que jamais le retour de luttes déplorables entre les grandes nations du continent.

» Votre commission a cru devoir se livrer à l'examen des divers systèmes de chemins qui pourraient traverser le département de la Marne.

» Le tracé par les plateaux, dont les avantages et les inconvénients ont déjà été mis en évidence par la commission d'enquête de 1838, a été de nouveau présenté et soutenu; il a été dit en sa faveur que si ce chemin rencontrait des populations moins nombreuses et moins commerciales, et que si les pentes étaient plus considérables que par la vallée, il avait pour lui les avantages d'une ligne plus courte, et par conséquent plus économique.

» Un autre tracé a été opposé à cette direction : c'est le tracé qui s'embrancherait à Compiègne, dans le cas où le chemin de Paris à Bruxelles, suivant la ligne d'Amiens porterait un embranchement sur Compiègne; et dans le cas non moins probable où ce chemin se continuerait vers la frontière du nord, en passant par Saint-Quentin. Ce tracé suivrait la vallée de l'Aisne jusqu'à Soissons, et se dirigerait ensuite par la vallée de la Vesle, qu'il remonterait jusqu'à une faible distance de Châlons, où le chemin aboutirait, pour être continué ensuite par Vitry, jusqu'à Strasbourg.

» Dans ce système, les difficultés d'art paraissent très-faibles; car les vallées de l'Aisne et de la Vesle sont en général larges et peu accidentées, et les pentes sont régulières et peu considérables dans la totalité du parcours.

» Ce tracé desservirait avec avantage les villes de Compiègne, Soissons, Fismes et Reims; il rattacherait le nord au sud de la France et permettrait même une autre direction vers Sainte-Menehould, Verdun, Metz, Nancy, Strasbourg.

» Quant au tracé circulaire par Dijon, nous pensons qu'il doit être repoussé, parce qu'il augmenterait de 208 kilomètres la distance de Paris à Strasbourg, et que le

parcours serait encore allougé par les pentes considérables qu'il faudrait franchir et qui excèdent 440 mètres celles qu'on rencontre dans le tracé direct, et parce que cette direction est moins favorable à la défense du territoire, et qu'elle enlèverait à Strasbourg les avantages du transit.

» Votre Commission, après avoir mûrement examiné les avantages et les inconvénients des divers systèmes présentés, a donné la préférence au tracé par la vallée de la Marne, cette direction procurerait aux villes nombreuses, aux populations riches et agglomérées de cette vallée, un moyen d'échange que mérite l'importance de leurs relations commerciales; elle doterait en même temps le chemin de revenus que, dans un autre système, il ne pourrait sans doute réaliser.

» Le chemin de fer de la vallée pourrait utiliser, sur une grande partie de son étendue, les berges du canal de la Marne au Rhin, et tout en obtenant au profit de l'État une économie considérable, donner à cette grande ligne de navigation une régularité et une utilité pratique que sans cela elle n'eût jamais obtenues.

» Le chemin de la vallée n'aurait pas seulement pour avantage de recueillir les voyageurs nombreux des villes de Meaux, La Ferté, Château-Thierry, Dormans, Epernay, Ay, Avize; il pourrait encore, par un embranchement qui suivrait les berges du canal de l'Aisne à la Marne, se diriger vers notre frontière nord-est, en passant par les villes de Reims, Rethel, Mézières, Charleville et Sedan.

» Les revenus réalisés par cette belle ligne justifieraient bientôt la préférence dont elle aurait été l'objet; ils démontreraient que les chemins de fer, quand leur direction est conforme aux véritables intérêts des populations commerçantes, ne sont pas des entreprises stériles ou ruineuses; en effet, cette direction faciliterait le commerce de la Bel-

gique et de l'Allemagne avec notre pays; elle permettrait de recueillir les voyageurs qui pénètrent en France par la frontière nord-est. Les riches tissus que produisent les manufactures de Reims, Sedan et Rethel; les vins qui, des bassins de la Marne, se dirigent vers tous les points du globe, procureraient à ce chemin de fer une alimentation constamment productive.

Nous devons signaler, en terminant, l'intérêt politique de cet embranchement, parce qu'il permettrait de porter avec rapidité, sur notre frontière la plus rapprochée de Paris, l'armée et le matériel de guerre que les circonstances pourraient réclamer.

» Votre Commission est d'avis, en conséquence, qu'une somme de 1,500,000f soit offerte au Gouvernement, à titre de subvention pour l'établissement d'un chemin de fer *traversant* le département de la Marne.

» La Commission n'a pas voulu vous proposer de rendre ce vote tout-à-fait exclusif; elle a résumé sa pensée en disant que cette subvention importante s'appliquerait à un chemin qui traverserait le département, afin d'appeler, par une distribution bien entendue, le plus grand nombre possible de contrées à participer aux bienfaits d'une route entreprise avec le concours des fonds départementaux. Toutefois, le Conseil n'entend nullement appliquer cette subvention importante à un chemin qui ne traverserait qu'un des points extrêmes du département, tel que le tracé par Arcis. »

La discussion est ouverte.

Plusieurs membres combattent les conclusions de la Commission : ils voudraient que la subvention de 1,500,000f ne s'appliquât qu'au tracé de la vallée de la Marne ou à celui qui traverserait une partie notable du département, tel que le nouveau projet indiqué par Reims, Châlons et Vitry,

non à celui des plateaux, qui n'intéresse qu'une mince partie du département.

D'autres, au contraire, soutiennent qu'il s'agit moins de telle ou telle partie du département que de l'intérêt général, et que, dès-lors, il ne faut pas faire de distinction; il est constant d'ailleurs que, dès que le département sera traversé par le chemin de fer direct de Paris à Strasbourg, ses richesses seront augmentées, et que tous les arrondissements profiteront de ce nouveau moyen de communication.

Un membre ajoute que, sans contredit, le département doit d'abord se préoccuper de l'intérêt général et faire une démonstration honorable pour le tracé direct; mais ensuite l'intérêt spécial du département et sa préférence incontestée pour le tracé par la vallée, doivent exiger un sacrifice plus considérable.

En conséquence, il propose de diviser les questions : 500,000 francs seraient votés par le département dans le cas où le chemin de fer passerait par les plateaux, et 1,500,000 francs s'il suivait la vallée de la Marne.

D'autres ajoutent à cet amendement que les 1,500,000f seraient alloués aussi dans le cas où le chemin passerait par Reims, Châlons et Vitry.

M. le Président fait observer que, dès le moment où la division des questions est demandée, il doit les mettre aux voix, et que d'ailleurs les amendements doivent avoir la priorité sur les propositions de la Commission; mais le Conseil décide qu'il ne sera posé qu'une seule et unique question, celle de savoir si les 1,500,000 francs s'appliqueront à tous les tracés qui traverseraient le département dans une partie générale de son étendue.

Le Conseil général arrête qu'il en sera ainsi, et en conséquence, il adopte purement et simplement les conclusions de sa Commission, telles qu'elles sont proposées par elle.

Mais en même temps, il décide que, dans le cas où le chemin de fer direct passerait par Anglure, Arcis et Vitry, il n'entend pas concourir pour ce tracé, qui ne traverserait qu'une petite partie du département.

Enfin, le Conseil est appelé par M. le Président à délibérer sur le point important de la question, celle de la préférence du tracé, et le Conseil général décide que la préférence qu'il accorde sur tous les tracés est celui par la vallée de la Marne, parce qu'il présente les plus grands avantages dans l'intérêt général et dans l'intérêt spécial du département.

M. le Préfet fait observer que les études par les plateaux sont les seules que le Gouvernement ait fait faire, et que, dès-lors, si le Conseil manifeste la préférence pour le tracé par la vallée de la Marne, il est indispensable que des études et un mémoire soient faits pour en démontrer les avantages ; car il est certain que, jusques-là, on n'aurait que des allégations à produire au lieu d'une possibilité démontrée. Enfin, il est juste et rationnel d'en agir ainsi, et sans doute le Conseil le décidera, sauf à déterminer la somme à allouer à ce sujet, dans sa séance de demain.

Il ajoute qu'il sera aussi nécessaire de faire étudier une ligne principale de Compiègne par Reims, Châlons et Vitry.

Un membre soutient que les études par les plateaux, faites par les ordres du Gouvernement, sont incomplètes ; et que, dès-lors, pour établir l'égalité des avantages, il convient aussi de les faire compléter aux frais du département. Cette proposition est appuyée.

En conséquence, M. le Président met aux voix la question de savoir si les études s'appliqueront simultanément aux trois lignes, et le Conseil décide la négative.

Enfin, le Conseil général arrête que, par les soins de M. le Préfet, un mémoire en faveur du tracé par la vallée

de la Marne sera fait dans le plus court délai, pour être présenté au Gouvernement et aux Chambres, et que des études seront faites par des ingénieurs qu'il désignera, sur le tracé par la vallée de la Marne.

M. le Président déclare la séance levée à sept heures; il indique l'ouverture de celle de demain à une heure précise. Et ont, les membres présents, signé après lecture.

Séance du 24 décembre.

Le Conseil s'est occupé de la question de savoir si les études proposées hier devaient se borner à celles du tracé par la vallée de la Marne. Plusieurs membres faisaient observer qu'il paraissait conforme à l'esprit qui a dirigé dans le choix des lignes auxquelles le Conseil entendait appliquer la subvention de 1,500,000 fr., de faire faire aussi des études sur le tracé de Compiègne par Reims, Châlons et Vitry, puisque M. le Préfet proposait des études pour un embranchement du chemin de la vallée par Reims, Rethel, Mézières et Sedan d'un côté, et de l'autre avec la Haute-Saône par la Haute-Marne. Après une longue discussion, où des membres appuyaient cette prétention, qui paraissait juste, afin qu'on se présentât aux Chambres et au Gouvernement avec des projets sérieux, et non avec de simples indications, le Conseil a été arrêté par la proposition qu'il fallait avant tout savoir ce que coûteraient ces études, et accorder à M. le Préfet les ressources nécessaires pour exécuter la délibération d'hier.

M. le Préfet a alors fait connaître que, pour des études complètes du tracé par la vallée, il s'était assuré qu'une somme de vingt-cinq mille francs était indispensable, et comme il fallait y ajouter un mémoire explicatif qui devait précéder les études, il a proposé au Conseil général d'arrê-

ter un emprunt de 30,000 fr., et qu'à cet effet le Gouvernement serait prié de présenter aux Chambres un projet de loi qui l'autorisât.

Plusieurs membres ont soutenu qu'il n'était pas nécessaire de faire un sacrifice aussi considérable, puisque deux départements et plusieurs villes traversées par le chemin projeté devaient, en bonne justice, concourir à la dépense : qu'il y avait probabilité qu'en s'adressant à MM. les Préfets de ces départements et aux municipalités des villes indiquées, cette réclamation serait accueillie, et que dès-lors cela viendrait d'autant à la décharge du département.

D'autres disaient que le Conseil ne pouvait s'arrêter à ces objections, et qu'il fallait avant tout assurer l'exécution de la délibération d'hier ; qu'il n'y avait qu'un moyen, c'était celui proposé par M. le Préfet, sauf, au lieu d'emprunt, d'échelonner ces 30,000 francs sur plusieurs exercices ; qu'attendre le concours incertain des départements et des villes intéressés, c'était risquer de compromettre le sort d'un tracé auquel le Conseil attachait le plus d'importance.

Mais le Conseil décide que la proposition n'est pas adoptée.

Un membre fait observer qu'une somme de dix mille francs serait dans les proportions du concours et de l'intérêt du département ; que si les autres refusaient de compléter la somme, elle suffirait pour obtenir les éléments nécessaires à la rédaction d'un bon mémoire et à des études sérieuses et complètes de cabinet ; qu'ainsi, s'il n'était pas possible de présenter au Gouvernement un avant-projet dont il pourrait s'emparer comme suffisant pour déterminer de sa part la présentation d'un projet de loi, ce mémoire et ces études feraient connaître l'importance de la question dans l'intérêt général de la France et spécial du

département, et pourraient sous ce rapport exercer quelque influence, en appelant l'attention des Chambres et du Gouvernement. En conséquence, il propose de mettre une somme de dix mille francs, pour cet objet, à la disposition de M. le Préfet.

Cette proposition est fortement appuyée; mais d'autres voulaient qu'on se bornât à voter une somme de 3,000, fr., parce qu'ils soutenaient qu'elle était suffisante pour la rédaction d'un mémoire, et que des études ne seraient jamais terminées en temps opportun; que d'ailleurs le Gouvernement se disposait à faire faire des études, et qu'il y consacrerait des sommes importantes; que dès-lors le département n'avait pas besoin de faire cette dépense.

Le Conseil général, considérant qu'il est nécessaire d'assurer, autant que possible, l'exécution de la délibération d'hier, ou au moins de faire connaître tout ce qu'elle a de sérieux et d'important pour le département;

Que d'un autre côté, il est possible que M. le Préfet obtienne le concours de deux autres départements intéressés, en se consultant avec ses collègues;

Mais que néanmoins, s'il était refusé, un mémoire et des études, autres que celles sur le terrain, pourraient encore avoir une utilité très-grande et doivent être confiés aux soins et à la direction de M. le Préfet;

Arrête : 1° qu'une somme de 10,000 francs est mise à la disposition de M. le Préfet pour un mémoire et des études qui feraient ressortir les avantages du tracé par la vallée de la Marne du chemin de fer direct de Paris à Strasbourg.

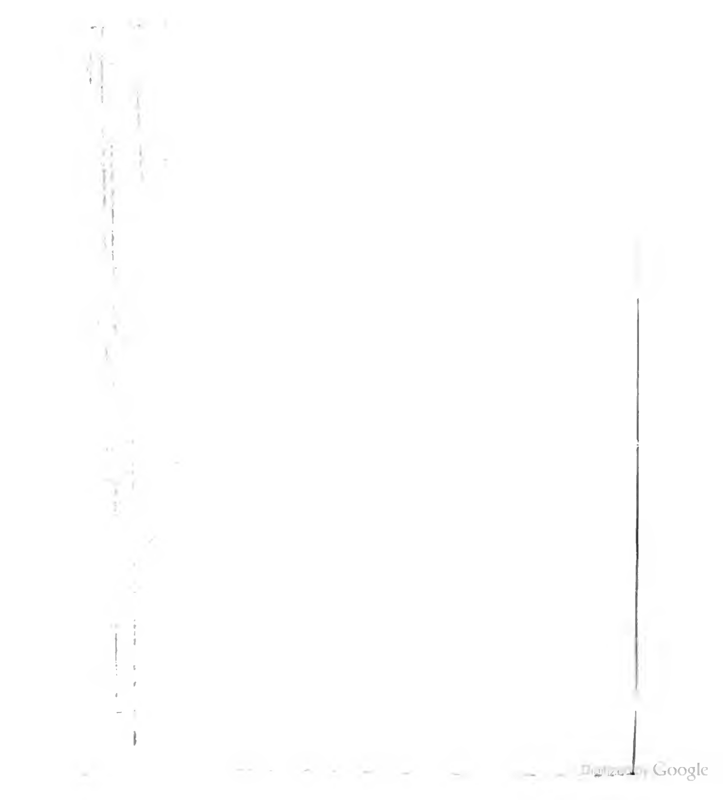
2° Cette somme sera prise, partie sur les dépenses imprévues, section 2, chap. 22 du budget, et partie sur les fonds libres, c'est-à-dire les crédits annulés de l'exercice 1842.

LETTRE

DE

L'INGÉNIEUR EN CHEF DE LA NAVIGATION

A M. LE PRÉFET DE LA MARNE.



Châlons-sur-Marne, le 21 janvier 1842.

Monsieur le Préfet,

Vous m'avez annoncé, le 27 décembre dernier, que le Conseil général de la Marne avait mis à votre disposition des fonds pour compléter, en 1842, les études du tracé du chemin de Paris à Strasbourg par la vallée de la Marne, et pour la rédaction immédiate d'un mémoire à présenter au Gouvernement et aux Chambres, en faveur de ce tracé.

Vous avez demandé à M. le Ministre des travaux publics, l'autorisation pour moi d'entreprendre les études de la vallée avec le concours de mes collègues et des autres

agents de l'administration sous mes ordres ; je ne pense pas que M. le Ministre refuse cette autorisation, ces études s'alliant parfaitement avec celles qui sont relatives à l'amélioration de la navigation de la Marne.

Je vous remercie d'avoir bien voulu me désigner pour remplir cette honorable mission, que j'accepte avec reconnaissance : mes collègues et moi désirions être chargés des études d'un chemin de fer tout en restant attachés au service de l'amélioration de la navigation de la Marne. Si M. le Ministre des travaux publics accède à votre demande nos vœux seront remplis ; c'est vous dire assez que nous consacrerons nos veilles à la rédaction de cet important travail.

Vous demandez que je vous adresse, le plus promptement possible, une note sur les raisons qui militent en faveur du tracé du chemin direct de Paris à Strasbourg par la vallée de la Marne, note qui servirait de base au mémoire que vous devez présenter au Gouvernement et aux Chambres.

Je m'empresse de déférer à votre invitation, tout en regrettant de n'avoir pas eu le temps d'étudier la question d'une manière plus complète, et de ne pouvoir vous présenter le résultat d'études plus approfondies sur une question qui intéresse à un si haut point l'avenir du pays et du département de la Marne.

Pour la clarté et la précision, je diviserai par paragraphes les observations sommaires que je vais avoir l'honneur de vous présenter.

§ I.

Les Chemins de fer doivent être établis le plus à proximité possible des grandes lignes de navigation.

L'expérience a démontré que les chemins de fer servent au transport des voyageurs, et par exception seulement au transport des marchandises. Ce résultat, annoncé dès le principe par des hommes compétents, est passé du domaine de la théorie dans celui des faits.

On peut distinguer les voyageurs en deux grandes classes, d'où les autres dérivent, les industriels et les touristes : ceux-ci vont partout, ils suivent le chemin indiqué par le plaisir, le caprice ou le désir de l'instruction; ils gravitent autour de la capitale, Paris est leur centre. Les industriels vont toujours dans une direction déterminée d'avance; plus ils pourront se déplacer rapidement en touchant à leur ligne d'opération, plus les transactions deviendront faciles et multipliées, plus l'État verra s'accroître ses ressources financières, le trésor se grossissant du produit des impôts indirects proportionnel à la masse des transactions.

Les lignes d'opération des industriels sont les canaux ; les chemins de fer construits spécialement dans l'intérêt de l'industrie, doivent donc suivre les grandes lignes de navigation exécutées ou en cours d'exécution.

Les chemins de fer sont le complément d'une bonne navigation intérieure. C'est encore une vérité qui fait partie du domaine des faits; l'Angleterre, la Belgique, les Etats-Unis, tous les pays enfin riches en navigation intérieure ont été les premiers sillonnés par les chemins de fer. Le

transport rapide des hommes a été et sera la conséquence du transport économique des marchandises.

Un réseau bien entendu de chemins de fer est destiné à faire de la France une grande ville dont tous les points importants seront réunis au centre, la capitale. Les voyageurs qui se transporteront directement du centre à la circonférence, et réciproquement, seront en très petite quantité relativement à la masse. Un chemin de fer tracé suivant la ligne la plus courte, d'une manière absolue, pourrait être vicieux; il faut éviter également de l'allonger outre mesure, la rapidité des communications entre les points extrêmes serait trop gravement compromise. Il convient de prendre un juste milieu, et d'aller le plus directement possible du centre à la circonférence en passant par les rues commerciales où le besoin de locomotion se fait le plus sentir; ces rues fréquentées par le commerce, sont en France les grandes voies de navigation toujours établies dans les lieux les plus habités, les vallées et les points les plus bas des faîtes.

§ II.

Le Chemin de fer direct de Paris à Strasbourg doit-il faire partie du réseau projeté pour la France?

Pour éviter les répétitions, je renverrai aux nombreux mémoires écrits sur ce sujet, et particulièrement au rapport remarquable de M. Collignon, fait au Conseil municipal de Nancy, rapport erroné sur un point : je signalerai cette erreur, et en la rectifiant on pourra regarder ledit rapport rédigé aussi bien dans l'intérêt du département de la Marne que dans celui de la Meurthe, aussi bien dans l'intérêt de Châlons que dans celui de Nancy. Il

restera l'exposé des raisons qui militent en faveur de l'exécution d'un chemin de fer direct de Paris à Strasbourg par la vallée de la Marne.

Le transport des marchandises de Paris à Strasbourg n'aura pas lieu par le chemin de fer indirect, il ne se fera pas même par un chemin de fer direct, mais bien par le canal de la Seine au Rhin en cours d'exécution sur toute la ligne.

Avec le canal, le transit des marchandises est assuré, et s'il est flanqué d'un chemin de fer qui assure en même temps le transit des négociants, et leur permette d'exercer une surveillance active sur leurs marchandises en se transportant rapidement et économiquement sur un point donné, on peut espérer que le canal de la Seine au Rhin luttera pour le transit avec le Rhin dont la navigation est très difficile, surtout à la remonte.

L'administration a constamment prouvé qu'elle reconnaissait l'importance d'un chemin de fer direct de Paris à Strasbourg. Cette ligne a toujours fait partie du réseau proposé pour la France; elle a même été étudiée officiellement et dans plusieurs directions; je ne crois nullement à son abandon.

Je suis convaincu que l'administration a l'intention de comprendre dans le réseau des chemins de fer, le tracé direct de Paris à Strasbourg. Que l'exécution de ce chemin soit ajournée jusqu'à l'entier achèvement du canal de la Seine au Rhin, je le conçois; en admettant l'insuffisance des fonds disponibles, il serait peu rationnel de procéder conjointement à l'ouverture de deux grandes voies de communication, avec la certitude de retarder l'entrée en jouissance de l'une et de l'autre; la priorité reviendrait alors de droit et de fait au canal, mais j'espère encore que la quotité des crédits votés permettra *l'exécution*

simultanée. Je rappelle pour mémoire, seulement les deux tracés proposés entre Paris et Strasbourg, s'embranchant sur le chemin de fer de Paris à Dijon, par la vallée de la Seine et par la vallée de l'Aube ; dans l'état actuel de notre navigation intérieure, l'exécution d'un de ces chemins me paraîtrait un effet sans cause.

Ces deux tracés donnent lieu d'ailleurs aux mêmes objections, et à des objections plus fortes que celui par Sézanne, le plus avantageux et le plus court de ceux qui se dirigent par les plateaux. Je vais discuter ce dernier tracé en pleine connaissance de cause ; j'ai à ma disposition le plan, le profil en long et le mémoire à l'appui.

J'admettrai en principe l'exécution d'un chemin de fer direct de Paris à Strasbourg, je comparerai les deux projets étudiés par ordre de l'administration, celui par les plateaux avec la variante adoptée en définitive par l'auteur des études, et celui par la vallée de la Marne. J'espère arriver à démontrer que le projet par la vallée de la Marne est préférable sous tous les rapports.

Les raisons qui, d'après l'auteur des études, militent en faveur du tracé par les plateaux avec la variante par la vallée du Morbras, sont plus spécieuses que réelles. C'est ce qu'un court examen ne va pas tarder à démontrer.

J'admets pour un moment, ce que je suis loin de reconnaître ainsi que je le dirai plus bas,

1° Que le trajet par la vallée de la Marne aura une longueur en plus de.................. 20,000^{m} »

2° Que la dépense de premier établissement excédera celle prévue par les plateaux, de 13,291,000^{f} »

Soit en nombre rond de......... 14,000,000 »

Les objections contre le tracé par la vallée de la Marne tomberont, s'il est démontré que le trajet, malgré l'augmen-

tation de longueur, se fera plus rapidement et plus économiquement par la vallée, et que l'excès de dépense de 14,000,000f est fictif, l'exécution par la vallée donnant lieu à une économie beaucoup plus forte. Cette démonstration va faire l'objet des deux paragraphes suivants.

§ III.

Comparaison sous le rapport du temps et de la dépense du trajet; des Chemins de fer de Paris à Strasbourg par Sézanne et la vallée de la Marne.

Dans son rapport au Conseil municipal de Nancy, M. Collignon a, § III, comparé le chemin direct de Paris à Strasbourg avec le chemin par la Bourgogne sous les rapports aussi du temps et de la dépense du trajet entre Paris et Strasbourg, et entre Paris et Mulhouse.

M. Collignon a adopté pour le tracé direct le chemin qui, sortant de Paris par la barrière des Vertus, passe à Pomponne, Esbly, Sézanne, Vitry-le-François, etc...... Pour le tracé par la Bourgogne, celui qui suit la Seine, l'Yonne, le canal de Bourgogne, la Saône, le canal de la Saône au Rhin, etc.

M. Collignon fait observer avec raison que la comparaison de deux tracés de chemin de fer ne peut pas se borner à celle de leur longueur. Qu'il est impossible de négliger la considération capitale des hauteurs à franchir sur l'une ou l'autre direction; après quelques explications, il renvoie au tableau suivant qui présente, d'après lui, la comparaison des hauteurs à franchir sur chacune des directions citées.

Suit le Tableau.

1° — Tracé direct.

Points de Passage.	Cotes.	Différence de Niveau ou hauteur des Rampes.	Différence de Niveau ou hauteur des Pentes.
	Mèt.	Mèt.	Mèt.
Paris.	40		
Faîte de Bovée entre la Marne et la Meuse.	280	240	
La Moselle à Frouard.	194		86
Faîte de Hommarting entre le Rhin et la Moselle.	265	71	
Strasbourg.	150		115
Totaux partiels.		311	201
Ensemble.		512	

2° — Tracé par la Bourgogne.

Points de Passage.	Cotes.	Différence de Niveau ou hauteur des Rampes.	Différence de Niveau ou hauteur des Pentes.
	Mèt.	Mèt.	Mèt.
Paris.	40		
Faîte de Pouilly entre la Seine et la Saône.	397	357	
La Saône à S.-Jean de Losne.	179		218
Faîte de Val-Dieu entre la Saône et le Rhin.	353	174	
Strasbourg.	150		203
Totaux partiels.		531	421
Ensemble.		952	

M. Collignon conclut des chiffres mis en présence que l'excédant de hauteur à franchir par la Bourgogne est de 440 mètres, dont moitié pour les pentes, et moitié pour les rampes.

Le résultat, exact en tant qu'il s'agit de la comparaison du chemin par la vallée de la Marne avec celui par la Bourgogne, est faux dans la supposition faite par M. Collignon, qui ne connaissait probablement pas le profil en long du chemin par les plateaux de Paris à Vitry, non plus que les localités; il a omis dans son tableau les faîtes de la Pimbaudière et de Soudé-Sainte-Croix et le Thalweg du ruisde Connautre.

Le tableau suivant présente la comparaison des hauteurs à franchir sur chaque direction, en comparant le chemin direct par Sézanne à celui par la Bourgogne.

TRACÉ DIRECT PAR SÉZANNE.			
POINTS DE PASSAGE.	COTES.	DIFFÉRENCE de niveau ou hauteurs des Rampes	Pentes
	Mèt.	Mèt.	Mèt.
Paris	40		
Faîte de la Pinbaudière	192	152	
Bouvrau de Connantre	101		91
Faîte de Soudé-Sainte-Croix	213	112	
Marne à Vitry	102		111
Faîte de Bové entre la Marne et la Meuse	280	178	
La Moselle à Frouard	194		86
Faîte de Hommarting entre le Rhin et la Moselle	265	71	
Strasbourg	150		115
TOTAUX PARTIELS		313	403
Ensemble		916	

TRACÉ PAR LA BOURGOGNE.			
POINTS DE PASSAGE.	COTES.	DIFFÉRENCE de niveau ou hauteurs des Rampes.	Pentes.
	Mèt.	Mèt.	Mèt.
Paris	40		
Faîte de Pouilly entre la Seine et la Saône	397	357	
La Saône à S.-Jean-de-Losne	179		218
Faîte de Val-Dieu entre la Saône et le Rhin	353	174	
Strasbourg	150		203
TOTAUX PARTIELS		531	421
Ensemble		952	

L'excédant de hauteur à franchir par la Bourgogue est donc, en admettant le tracé direct par Sézanne, de 36 mètres seulement; mais en admettant le tracé par la Marne, cet excédant de hauteur est bien de 440 mètres, dont moitié pour les pentes et moitié pour les rampes, correspondant à un allongement de 30 kilomètres, d'après M. Collignon. Avec cette rectification, le rapport de mon collègue doit être regardé comme un mémoire justificatif du tracé direct de Paris à Strasbourg *par la vallée de la Marne*. Le trajet entre Paris et Vitry par la vallée de la Marne serait plus court de 10,000 mètres que celui par la vallée du Morbras et Sézanne.

Il en est des chemins de fer comme des routes, on doit autant que possible éviter les rampes qui nécessitent l'emploi de renforts ; il vaut mieux, quand la localité le permet, augmenter les longueurs. Sur les chemins de fer on peut tolérer des rampes au-dessus de trois millimètres par mètre dans le cas de nécessité. Les rampes dépassant cinq millimètres par mètre sont pour ainsi dire proscrites.

On lit dans le mémoire justificatif du tracé par la vallée du Morbras et Sézanne.

« La ligne par la vallée de la Marne donne lieu, comparativement à la ligne par la vallée du Morbras, à un trajet plus long de 20,000 mètres; mais on s'élèverait à peu près graduellement de Paris à Vitry, ou du moins on pourrait espérer que la limite des pentes ne dépasserait pas trois millimètres par mètre. »

Les études auxquelles nous nous sommes livrés confirment pleinement cette espérance qu'exprimait M. Navier.

La possibilité du tracé du chemin de Paris à Vitry avec des pentes de trois millimètres par mètre est donc bien établie.

Il reste à savoir si c'est avec raison qu'on a pu substituer à un tracé de 203,000 mètres présentant des rampes et pentes maximum de trois millimètres par mètre, un autre tracé de 183,000 mètres seulement, composé mi-partie de rampes et pentes excédant trois millimètres, et dont l'une entre autres est de 5 millimètres 1/2 sur une longueur de 13,750 mètres.

J'ai réuni, dans le tableau ci-après, toutes les rampes et pentes excédant trois millimètres par mètre, et, comme pièce justificative, je fournis le profil en long du tracé du chemin de Paris à Vitry par la vallée du Morbras et Sézanne.

CHEMIN DE FER DE PARIS A VITRY,

Passant par la vallée du Morbras & Sézanne

Tableau indicatif *des pentes et rampes excédant trois millimètres par mètre.*

RAMPES ET PENTES.	LONGUEURS.		COTES DE DÉPART.		COTES D'ARRIVÉE.		Différence.		PENTE ou rampe par mètre exprimée en millimètres.
Rampe dans la vallée du Morbras.	16,200m	00	32m	95	118m	00	85m	05	5 25
Id. pour atteindre le faîte de la Pimpandière.	2,631	00	159	09	167	13	8	04	3 06
A la suite jusqu'au même faîte...	5,022	00	167	13	192	28	25	15	5 01
Pente de la Pimpandière à Connantre.	13,036	00	188	13	122	84	65	29	5 00
A la suite, même pente.	3,301	00	122	84	111	15	11	69	3 54
A la suite, même pente.	1,199	00	111	15	107	26	3	89	3 24
Rampe de Soudé-Sainte-Croix...	2,423	00	104	18	112	66	8	48	3 50
A la suite, même rampe.	2,793	00	112	66	122	72	10	06	3 60
Même rampe.	5,292	00	127	68	144	61	16	93	3 20
A la suite.	9,040	00	144	61	189	83	45	22	5 00
Pente intermédiaire.	1,345	00	200	12	193	53	6	59	4 90
Rampe jusqu'au faîte de Soudé-Sainte-Croix.	3,833	00	193	53	212	70	19	17	5 00
Pente sur la Marne, à Vitry.	2,190	00	212	70	206	03	6	67	3 05
Pente à la suite.	5,599	00	206	03	177	98	28	05	5 01
Id. à la suite.	13,730	00	177	98	101	77	76	21	5 55
	87,636	00					416	49	

Supposons le terrain se prêtant au développement des rampes et pentes de plus de trois millimètres par mètre, par des pentes et rampes de trois millimètres, sans accrois-

sement dans le chiffre de la dépense ; l'auteur du projet aurait adopté ce dernier mode, et la longueur de 87,656 mètres serait devenue $\frac{416,49}{0,003}$ = 138,830,00 ; il y aurait eu allongement de 51,174m 00

En prenant pour limite des pentes et rampes de 3 milli. 5, l'allongement aurait été de............................ 32,501 00

Enfin, en portant la limite jusqu'à 4 millimètres, l'allongement resterait de 19,858 00

Dans cette dernière supposition, la longueur du chemin de fer de Paris à Vitry est la même, soit qu'on passe par Sézanne, soit qu'on suive la vallée de la Marne ; savoir :.......................... 203,000 00

DISTRIBUTION DES PENTES ET RAMPES,

PAR SÉZANNE.

Rampes ou pentes de 4 milli..........	87,683m 00
Id. au-dessus de 3 milli. au-dessous de 4	19,831 00
Id. de 3 milli. et au-dessous..........	95,486 00
	203,000m 00

PAR LA VALLÉE DE LA MARNE.

Rampes et pentes de 3 milli. au maximum, et par exception seulement, comme l'admet dans son mémoire l'auteur du tracé par Sézanne..................	10,000m 00
Id. entre 3 milli. et 0 milli	193,000 00
	203,000m 00

De la comparaison des pentes et rampes sur ces deux chemins de même longueur, il résulte évidemment que le trajet se fera en moins de temps par la vallée de la Marne que par les plateaux. Il y aura aussi une économie notable sur les frais de traction, l'exploitation du chemin par les plateaux exigeant l'emploi de machines beaucoup plus puissantes (pour faire abstraction des machines de renfort), et parce que, après l'exécution du canal, la tonne de combustible coûtera 6 francs de plus sur le chemin par Sézanne que sur celui par la vallée de la Marne, excès de dépense à prélever entièrement sur les produits nets.

Cette différence de 6 francs sur le prix de la tonne de combustible est facile à justifier; l'approvisionnement du chemin de la vallée se fera par le canal, on paiera pour le transport par tonne et par kilomètre, 4 centimes, et sur le chemin par Sézanne ou par Arcis, ce prix sera de 16 centimes.

Je conclus donc que, toutes choses égales d'ailleurs, le trajet de Paris à Vitry se fera plus rapidement et plus économiquement par la vallée de la Marne que par les plateaux.

§ IV.

Comparaison sous le rapport de la dépense et de l'utilité des Chemins de fer de Paris à Strasbourg par Sézanne et par la vallée de la Marne.

L'auteur des études officielles faites dans le temps d'un chemin de fer direct de Paris à Strasbourg, annonce dans son mémoire que l'économie milite en faveur du tracé par les plateaux : en passant par la vallée de la Marne, on doit s'attendre à une augmentation de dépense de 13,291,000f 00

Cette dépense en excès n'étant pas justifiée dans le mé-

moire, elle a été regardée comme entachée d'exagération, la moyenne de la dépense pour le tracé entier de Paris à Strasbourg ayant été fixée à 754,512 francs par lieue, les partisans du tracé de la vallée disent qu'en admettant cette base, l'augmentation de dépense pour une augmentation de longueur de 20 kilomètres, soit de cinq lieues, doit être de 3,772,560 francs seulement; ce calcul n'est pas tout-à-fait exact ; il faut en effet tenir compte des difficultés relatives d'exécution.

Sur la ligne par la vallée du Morbras et Sézanne, il y a trois souterrains d'une longueur ensemble de 1,608 mèt., savoir : le premier, 600 mètres; le deuxième, 710, et le troisième 298 ; en suivant la vallée de la Marne, le nombre des souterrains est doublé ; ils auraient même ensemble, d'après l'auteur du mémoire, une longueur d'environ 6,200 mètres ; l'accroissement sur la longueur en souterrain serait de 4,592 mètres.

Les terrains dans la vallée de la Marne ont aussi plus de valeur que sur les plateaux ; les communications à conserver et les passages successifs d'une rive à l'autre de la Marne, dans la première partie de son parcours, exigent l'exécution de nombreux travaux d'art ; il ne serait donc pas exact de regarder l'augmentation de dépense comme proportionnelle à l'augmentation de longueur.

D'un autre côté, on peut cependant affirmer que le chiffre de 13,291,000 fr. fixé par l'auteur des études, peut être considérablement réduit ; il a porté en compte, à Châlons, un souterrain qui serait à retrancher entièrement. On peut, même on doit suivant moi, dans cette localité, ne pas passer deux fois la Marne et se tenir constamment sur la rive gauche, ce qui n'est pas d'une minime importance sous le point de vue stratégique.

J'ai examiné le terrain avec soin, et je n'ai pas rencontré

de difficulté sérieuse pour se maintenir sur la rive gauche de la Marne à l'amont de Châlons, il y aura au contraire notable économie.

Abstraction faite de la question de dépense, je redouterais l'établissement de levées insubmersibles coupant transversalement une vallée submergée de 1 mètre moyennement (sur une immense étendue) pendant les crues.

Il est de fait aussi qu'entre Château-Thierry et Vitry, sur une longueur de 115 kilomètres environ, les terrassements d'un chemin de fer seront beaucoup moins dispendieux que par Sézanne.

Enfin, tous les travaux d'art importants dans la vallée de la Marne doivent être (entre Meaux et Château-Thierry) exécutés dans une localité riche en matériaux de toute nature et très-peuplée ; le contraire aurait lieu par les plateaux.

Le même travail coûtera moitié moins aux environs de Meaux qu'entre Sézanne et Vitry, par exemple ; cette dernière circonstance mérite d'être prise en grande considération.

La longueur du chemin direct de Paris à Strasbourg par Sézanne est de 460 kilomètres environ. De nouvelles études et les résultats de l'expérience ont démontré qu'on ne pouvait estimer le kilomètre de chemin de fer à moins de 250,000 francs, ce qui porte la dépense totale à 115,000,000f 00, ci.......... 115,000,000f 00

Par la vallée de la Marne, la longueur du chemin de fer est de 480 kilomètres ; l'augmentation sur le chiffre de la dépense, en la supposant proportionnelle à l'excès de longueur, serait de 5,000,000 seulement; je la suppose de 14,000,000f, ce qui porte le coût total à..... 129,000,000f 00

La dépense par la vallée de la Marne dépasserait de 1/8

environ celle par les plateaux; mais quelle serait la différence, non pas absolue mais relative, entre les produits des deux chemins. Paris, foyer de la consommation, de la production, de la politique, de la science, du plaisir, exerce son pouvoir d'attraction sur toutes les villes environnantes ou lointaines qui, à leur tour, réagissent sur Paris. Je ne suis pas éloigné d'admettre que les populations soumises à la loi physique, s'attirent en raison directe des masses et en raison inverse du carré des distances; je fais, bien entendu, abstraction des causes de perturbation toujours nombreuses, je ne le conteste pas; aussi n'ai-je pas l'intention d'arriver à un résultat mathématique, je je suis simplement à la recherche d'un chiffre qui représente approximativement la loi du mouvement sur les chemins de fer de Paris à Strasbourg par les plateaux et par la vallée de la Marne, par suite, la détermination de leur utilité relative.

En admettant la loi de locomotion que je viens de poser, loi que l'expérience ne semble pas infirmer, un chemin de fer sera d'autant plus utile, qu'au sortir de Paris il se dirigera par des lieux plus habités; ce serait un véritable contre sens de lui faire parcourir un désert sous prétexte d'une économie dans les frais d'établissement premier; il serait beaucoup plus convenable de s'abstenir.

Le chemin de fer de Paris à Strasbourg par la vallée du Morbras et les plateaux, traverserait, de Paris à Vitry, sur une longueur de plus de quarante lieues, un pays inhabité; il toucherait seulement à Sézanne, ville de quatre mille ames, où aucune industrie importante et active ne réclame le passage d'un chemin de fer.

Par la vallée de la Marne, au contraire, le chemin de fer toucherait à Claye, Meaux, La Ferté-sous-Jouarre, Charly, Château-Thierry, Dormans, Epernay, Ay et Châlons; il

desservirait Jouarre, et, par un court embranchement, la ville importante de Reims. Tout le long de cette ligne le besoin de locomotion se fait impérieusement sentir; à La Ferté, il y a trois voitures publiques et trois départs par jour; à Meaux, en dehors des services par terre, les bateaux-postes partent deux fois par jour, et transportent à chaque voyage près de cent personnes, souvent encore est-on forcé de séjourner à Meaux (c'est ce qui m'est arrivé plusieurs fois). Claye, Château-Thierry, Épernay et Châlons ont des services directs sur Paris.

La Marne traverse les vignobles de la Champagne, Épernay est le centre du commerce des vins; les expéditions se feront souvent en hiver par le chemin de fer, lors de l'interruption de la navigation sur les canaux : parfois aussi on emploiera la voie rapide, pour remplir une commission pressée, ou profiter du départ d'un navire en charge au Havre.

Les produits de la fabrique de Reims seront expédiés en partie par le chemin de fer.

L'établissement d'un chemin de fer dans la vallée de la Marne est donc commandé, les voyageurs afflueront de toutes parts; il y aura aussi un mouvement de marchandises, Épernay sera le lieu de l'entrepôt.

On pourrait, en partant de Paris, organiser ainsi les départs par la vallée de la Marne.

Pour Meaux, desservant Claye........	2	
Pour Château-Thierry, desservant Jouarre et La Ferté.....................	1	
Pour Epernay, desservant Ay, Reims, Dormans.......................	2	1 pour les voyageurs. 1 pour les marchandises
Pour Vitry, desservant Châlons........	1	
Pour Bar-le-Duc, desservant, etc.....	1	
Pour Nancy.......................	1	
Enfin, pour Strasbourg.............	1	
Total.......	9	

Le départ direct pour Strasbourg aurait lieu de grand matin, afin de pouvoir faire le trajet en un jour ; il serait inutile d'établir un second départ direct, il faudrait coucher en route. Les voyageurs en destination pour Strasbourg partant dans le milieu du jour, pourront, s'arrêtant dans une ville intermédiaire, prendre le lendemain le convoi établi de cette ville sur Strasbourg.

En passant par Sézanne ou par Arcis, je ne vois que quatre départs possibles.

Pour Vitry desservant Sézanne ou Arcis.	1
Pour Bar-le-Duc..................	1
Pour Nancy......................	1
Pour Strasbourg..................	1
Total.........	4

Par la vallée de la Marne, les voyageurs abonderaient, et bientôt peut-être serait-on forcé d'augmenter le nombre des départs. Par les plateaux, au contraire, l'effet inverse se ferait sentir, le convoi direct de Paris à Vitry ne serait pas très-suivi.

Je rappelle pour mémoire seulement que, sur la ligne de Paris à Vitry par Sézanne, il faudrait cinq machines de renfort, en stationnement au pied des rampes de quatre et cinq millimètres et au-dessus, pour remorquer les convois allant tant dans un sens que dans l'autre. Ces machines, qui serviraient très-peu, devraient toujours être prêtes à marcher. A chacune d'elles il faudrait en adjoindre une seconde pour assurer la continuité du service, etc. Les frais d'exploitation seraient considérablement augmentés.

D'après cet exposé, je n'hésite pas à affirmer qu'en représentant par quatre le produit net du chemin de fer de Paris à Strasbourg par la vallée de la Marne, le produit net du même chemin par les plateaux, serait de trois au

maximum; en d'autres termes, l'utilité relative de ces deux chemins serait dans le rapport de quatre à trois, et comme l'utilité est la mesure exacte des sages dépenses, il y aura économie à exécuter le chemin de fer par la vallée de la Marne, si la dépense de premier établissement n'est pas d'un tiers plus forte que celle du chemin par les plateaux.

Le chemin par les plateaux doit coûter	115,000,000f	00c
Ajoutant un tiers.................	38,333,333	33
On a pour la limite de la dépense par la vallée de la Marne, ci....	153,333,333f	33
Mais cette dépense doit s'élever au maximum, à................	129,000,000	00
Reste....	24,333,333	33

Partant, l'exécution du chemin par la vallée de la Marne, de préférence à celui des plateaux, procurera en définitive une économie de 24 millions.

Encore n'ai-je tenu aucun compte de la diminution de dépense résultant de la suppression de plusieurs souterrains et ponts sur la Marne, et qui peut être évaluée à près de 6,000,000.

L'auteur du mémoire sur le chemin de fer de Paris à Strasbourg par les plateaux était bien près, dans le temps, de partager mon opinion, et je suis persuadé que maintenant il n'hésiterait plus. Je lis dans ce mémoire :

« On peut observer sans doute que la ligne par la val-
« lée de la Marne traverserait une contrée plus riche, où
« la population est plus rapprochée, et où il existe déjà
« de grandes exploitations et tous les éléments d'un grand
« commerce; d'où l'on concluera facilement que l'établis-
« sement d'un chemin de fer, livré sans participation de

« l'État à l'industrie particulière, donnerait lieu par la
« vallée de la Marne, à une spéculation plus avantageuse,
« parce que des produits considérables y seraient plus assu-
« rés. Sans disconvenir de la justesse de cette observation,
« nous remarquerons seulement que le mode d'exécution
« de ces grandes entreprises n'étant pas fixé, nous avons
« dû les considérer surtout sous le point de vue de l'intérêt
« général de l'Etat. Or, d'une part, il paraît fort contraire
« à l'intérêt du commerce d'obliger les marchandises et les
« voyageurs appartenant à toutes les parties de la ligne du
« Havre à Strasbourg, et de la ligne de la Marne à la
« Saône, qui sont situées au-delà de Paris dans un sens,
« et de Vitry dans l'autre, à subir une augmentation très-
« sensible dans la durée et la dépense du trajet; et d'autre
« part, la vallée de la Marne ayant déjà, par ses grandes
« routes et par la rivière même, des moyens de communi-
« cation qui ont créé sa prospérité, qu'on ne lui enlève
« pas, et avec lesquels il ne paraît pas à propos de faire
« lutter le chemin de fer, il convient peut-être de favori-
« ser, par l'établissement de ce chemin, une autre contrée
» qui est abandonnée aujourd'hui, et dans laquelle il pourra
« donner naissance à une prospérité non moins grande. »

Ces observations, que je viens de citer textuellement, amènent à conclure que le tracé du chemin direct de Paris à Strasbourg par la vallée de la Marne est de beaucoup préférable au tracé par la vallée du Morbras et les plateaux.

L'intérêt de l'Etat est en tout conforme à l'intérêt des compagnies dans l'exécution des grandes lignes de communication intérieure, la question stratégique toutefois exceptée. J'ai discuté simplement dans l'intérêt de l'industrie.

J'ai prouvé aussi, il me semble, que le transport des marchandises et des voyageurs se ferait plus rapidement et

plus économiquement par la vallée de la Marne que par les plateaux.

Il est reconnu maintenant qu'aucune lutte ne peut être établie entre un chemin de fer et une rivière navigable, pas plus qu'entre la banque et le commerce ; avec la jonction, prospérité ; avec la disjonction, ruine.

Peut-on par l'établissement d'un chemin de fer donner la vie à une contrée abandonnée aujourd'hui ? Non ; bien loin de faire passer les hommes avec rapidité dans un pays désert, il faudrait trouver le moyen de les y fixer. Pour obtenir ce résultat, de simples chemins sont d'une exécution bien plus facile et bien plus efficace qu'un chemin de fer.

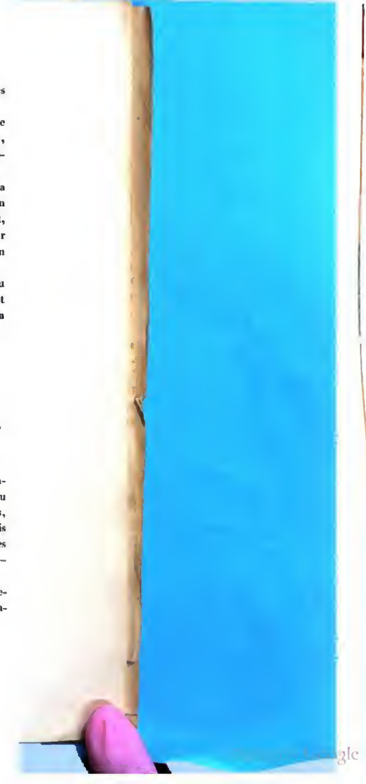
Ainsi tombent toutes les raisons données à l'appui du chemin direct de Paris à Strasbourg par les plateaux, soit par Sézanne, soit par Arcis; le tracé par la vallée de la Marne est évidemment préférable.

§ V.

Examen du tracé circulaire proposé en dernier lieu par Creil, Compiègne, Soissons, Reims et Châlons.

Une variante de chemin de fer de Paris à Strasbourg, variante non étudiée, a surgi naguère ; elle s'applique au tracé entre Paris et Châlons-sur-Marne. Au sortir de Paris, le chemin de fer suivrait jusqu'à Creil le tracé de Lille, puis se dirigerait sur Compiègne, Soissons, Reims, par les vallées de l'Oise, de l'Aisne et de la Vesle, et viendrait rejoindre la vallée de la Marne au-dessous de Châlons.

Ce tracé suit constamment des voies navigables (mais secondaires comparées au canal de la Seine au Rhin), et ren-



contre des villes importantes par leur population et leurs manufactures : ce tracé mérite d'être mûrement étudié.

Je ne puis croire à l'abandon de la vallée de la Marne, sans examen ; une pareille décision serait entachée de légèreté, l'Administration doit, avant de prendre une décision définitive, comparer des projets réguliers suivant l'une et l'autre direction. J'espère démontrer qu'il y a nécessité et convenance à procéder ainsi.

Je crois avoir prouvé, § 2, que les chemins de fer devaient être établis le plus à proximité possible des grandes lignes de navigation ; le canal de la Seine au Rhin fait partie de ces grandes lignes, et il a une importance particulière sous le rapport du transit. Je considère le chemin de fer de Paris à Strasbourg comme l'annexe du canal de la Seine au Rhin, et je prétends qu'il faut des raisons fortement motivées, pour disjoindre ces deux grandes lignes de communication intérieure et extérieure en même temps.

D'après les principes que j'ai posés, si le chemin de fer de Paris à Strasbourg ne suit pas la vallée de la Marne, les conditions de la nouvelle direction adoptée doivent être diminution sur les longueurs, les hauteurs à franchir et les dépenses premières, en même temps qu'augmentation sur les produits et perfectionnement du système de défense.

Il convient donc, avant de faire un choix définitif, de comparer sous ces rapports les divers tracés proposés entre Paris et Strasbourg ; j'ai déjà discuté ceux au midi de la Marne, je dois m'occuper maintenant de la comparaison du tracé par la vallée de la Marne, à celui par Creil, Compiègne, Soissons, Reims et Châlons.

1° *Comparaison sous le rapport des longueurs.*

D'après le tracé officiel par la vallée de la Marne, la longueur entre Paris et Châlons serait de.................... ci		170k 00
Par le tracé que j'appellerai circulaire, pour abréger, la distance se composerait ainsi :		
De Paris à Creil (exposé des motifs du projet de loi de chemin de fer de Paris à Lille)...........	65k 60	
De Creil à Compiègne, tracé officiel........................	54 55	
De Compiègne à Reims, environ, et au minimum................	100 00	
De Reims à Châlons, *id.*..	30 00	
Total.....	250k 15	250k 15
Différence à l'avantage du chemin de fer par la vallée de la Marne, en nombre rond...............		80k 00

La longueur entre Paris et Châlons serait augmentée de près de moitié.

2° *Comparaison sous le rapport des pentes.*

De Paris à Châlons, le chemin de fer aurait une pente à peu près régulière en suivant la vallée de la Marne; tout le monde le reconnaît, on aurait, par exception, des rampes et pentes de 3 millimètres par mètre.

Par le tracé circulaire, le même avantage se reprodui-



rait de Paris à Reims; mais arrivé à Reims, déjà plus élevé que Châlons, il faudrait encore remonter la Vesle pour descendre à la Marne au-dessous de Châlons, par des pentes fortes (soit par la vallée de l'Isse, soit par celle de La Veuve), surtout si l'on voulait éviter les souterrains.

Considéré sous le rapport des pentes et rampes, l'avantage est donc encore pour le tracé par la vallée de la Marne; mais cet avantage est assez faible j'en conviens, je le constate seulement pour mémoire.

3° *Comparaison sous le rapport des dépenses de premier établissement.*

Par le tracé circulaire, la longueur du chemin entre Paris et Châlons est de	250k 00
On userait du chemin de fer de Paris à Lille sur une longueur de....................	65 60
Resterait à construire........	184k 15
La longueur totale du tracé par la vallée est de................................	170 00
Resterait à construire en moins......	14k 55

L'avantage reste encore au tracé par la vallée de la Marne, et je fais abstraction des dépenses en excès à faire nécessairement sur la partie commune entre Paris et Creil.

On objectera qu'il doit être ouvert un embranchement de Creil à Compiègne, embranchement commun au chemin de Paris à Châlons, et que la longueur à construire entre Compiègne et Châlons*, resterait seulement de................ . ... 150k 00

Je réponds qu'un projet de loi pour l'exécution d'un chemin de fer de Paris à Meaux, a déjà été présenté aux Chambres, le 18 mars 1841, et qu'il est tout-à-fait probable que ce chemin sera exécuté, si non de suite, au moins dans un avenir aussi rapproché que celui dans lequel sera entrepris l'embranchement de Creil à Compiègne : je supposerai l'exécution simultanée de ces deux lignes, et j'adopterai, pour le tracé de Paris à Meaux, celui proposé par MM. Mony, Flachat, etc.

La longueur du chemin de fer à construire entre Meaux et Châlons, resterait de.................. 127ᵏ 00

Différence à l'avantage du chemin de fer par la vallée............................... 23ᵏ 00

Le chemin de fer par la vallée de la Marne est dit-on d'une exécution difficile, il faut passer successivement d'une rive à l'autre de la rivière, et souvent en souterrain; j'ai déjà dit que le souterrain de Châlons était à supprimer. En suivant le tracé combiné de MM. Mony et Flachat, on élimine les souterrains de Saint-Maur et de Chalifert. Le souterrain de La Ferté-sous-Jouarre peut, je le pense, être évité aussi; le souterrain de Meaux aurait au maximum 800 mètres de longueur; le seul passage, sur lequel on puisse discuter sérieusement, c'est celui de Trilport à Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux. D'après les comptes-rendus de l'Administration, ce souterrain aurait 6,000 mètres de longueur : c'est une erreur typographique, la longueur de ce souterrain n'est portée qu'à 3,100 mètres dans le rapport de l'auteur des études, et cette longueur est encore exagérée.

M. Brière de Mondétour, et moi après, avons fait des

études pour établir un canal tout-à-fait direct de Trilport à Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux : la longueur du souterrain sera de 2,700 mètres au maximum ; on peut, et même il faut établir le chemin de fer de beaucoup au-dessus du canal, la longueur de ce souterrain se trouvera réduite à 2,400 mètres au maximum ; ce n'est plus un épouvantail.

Je ne vois pas le moindre inconvénient à traverser plusieurs fois la Marne, dans une partie de son cours où elle est parfaitement encaissée, la difficulté sera résolue en construisant des ponts à peu de frais, la contrée étant riche en matériaux et très-peuplée.

Il reste constant que, sous le rapport de la dépense première, l'établissement du chemin de fer par la vallée sera moins dispendieux que le tracé circulaire par le nord.

4° Comparaison sous le rapport des produits.

La longueur du trajet de Paris à Strasbourg par la vallée de la Marne est environ de................. 480k 00

En supposant une vitesse de huit lieues à l'heure, soit 32 kilom., il faudra quinze heures pour franchir cette distance. Pendant les trois quarts de l'année le trajet se fera en un jour ; mais si la longueur est accrue de 80 kilomètres, et est portée à 560 kilomètres avec des conditions moins favorables pour les pentes, la durée du trajet sera de près de dix-huit heures, et il y aura nécessité de coucher en route : les voyageurs de Paris à Strasbourg suivront en partie la ligne de terre, ils y trouveront économie. En supposant le péage de huit centimes par voyageur et par kilomètre, le prix du transport de Paris à Strasbourg sera de 44 francs 80 centimes par le chemin de fer. Je suis persuadé que par la voie de terre on paiera alors moins de 40 francs.

Entre Paris et Châlons, la question est tout-à-fait réso-

lue, les voyageurs suivront la voie de terre, en supposant l'exécution du tracé circulaire. Le chemin de fer de Paris à Meaux une fois construit, l'augmentation sur la durée du trajet sera très-faible et l'économie forte.

Pour relier la ville de Reims au tracé du chemin de fer par la vallée de la Marne, il suffira d'un embranchement de 35 kilomètres. La longueur du parcours entre Reims et Strasbourg ne sera pas augmentée, et celle entre Reims et Paris sera diminuée de 15 kilomètres. Ainsi, avec un embranchement, les intérêts de la ville de Reims seront parfaitement desservis par le tracé de la vallée de la Marne, cette ville sera même dans une meilleure condition que par le tracé circulaire.

En dehors de cette combinaison restera seulement la ville de Soissons; par le tracé circulaire, Jouarre, La Ferté-sous-Jouarre, Charly, Château-Thierry, Dormans, Epernay et Ay centres du commerce des vins de Champagne, marchandise qui, par exception, se transportera par les chemins de fer, seraient abandonnés; il me semble évident que le produit par le tracé circulaire serait de beaucoup au-dessous de celui par la vallée de la Marne.

5° *Comparaison sous le rapport stratégique.*

Un chemin de fer allant le plus directement possible de Paris à Strasbourg, et établi constamment sur la rive gauche de la Marne, entre Château-Thierry et Vitry-le-François, est évidemment mille fois préférable pour la défense du territoire, à un chemin de fer établi non-seulement sur la rive droite de la Marne, mais se rapprochant beaucoup sur certains points de la frontière du Nord; je ne crois pas devoir examiner la question au fond, je rappellerai seulement que le génie militaire a constamment demandé que toutes

les voies de communication, surtout entre Châlons et Vitry, fussent établies sur la rive gauche de la Marne, et je dis que cette détermination doit s'appliquer plus spécialement à un chemin de fer qu'à une route ou un canal.

Il est constant que, sous le rapport stratégique, le tracé par la vallée de la Marne doit avoir, après examen sur le tracé circulaire par le nord, la pleine adhésion de l'autorité compétente.

Il résulte de cet exposé, que l'Administration ne peut se dispenser, avant de prendre une décision, de faire étudier le tracé par la vallée de la Marne, en concurrence avec le tracé circulaire par Creil, Compiègne, Soissons, Reims, etc.

§ VI.

Conclusion générale.

Le chemin de fer direct de Paris à Strasbourg doit, aujourd'hui comme hier, faire partie du réseau proposé pour l'établissement des communications rapides dans l'intérieur de la France; le tracé direct doit suivre la vallée de la Marne, les sacrifices que s'imposent les départements et les villes intéressées, sacrifices dont je n'ai pas parlé jusque-là, militent en faveur de mon opinion.

Il convient de faire dès à présent des études complètes du chemin de Paris à Strasbourg par la vallée de la Marne, ces études consciencieuses seront la condition d'une bonne, prompte et économique exécution.

Maintenant que l'impuisssance des compagnies à se passer du concours de l'État est démontrée, que l'Administration sent la nécessité de les remplacer, tout le monde

doit se réunir pour lui venir en aide, lui laisser son libre arbitre, à elle, gardienne née des intérêts généraux.

J'espère que la loi relative à l'établissement d'un réseau de chemins de fer en France, n'étant discutée que dans la dernière moitié de la session, les intérêts par trop exclusifs des localités auront pu se modifier et s'user au contact de l'intérêt général toujours inaltérable.

Je suis, avec respect,

Monsieur le Préfet,

Votre très-humble et très-obéissant serviteur,

L'Ingénieur en chef, chargé des études de la Navigation de la Marne et de l'exécution du canal latéral à la Marne,

MARINET.



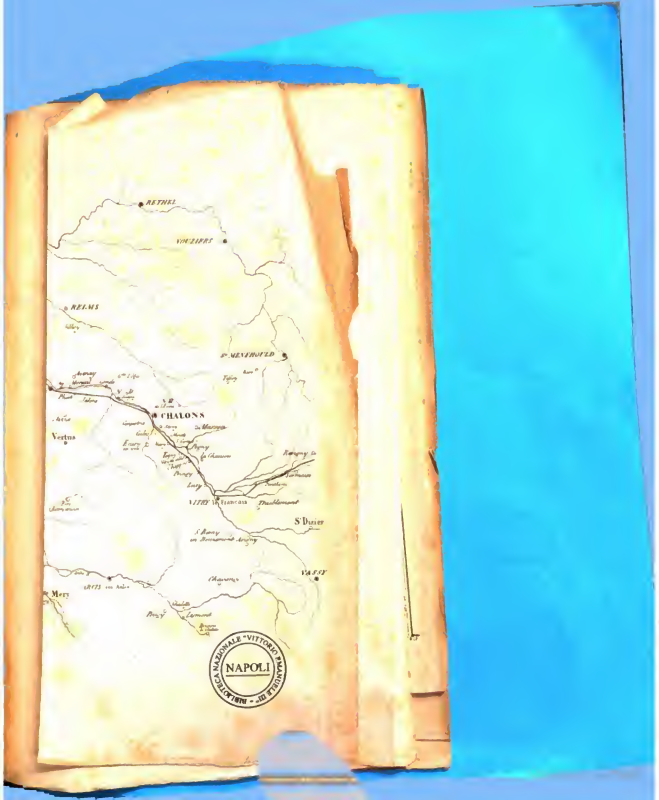
VOTES DU CONSEIL GÉNÉRAL DE LA MARNE, DES VILLES ET DES COMMUNES RURALES,

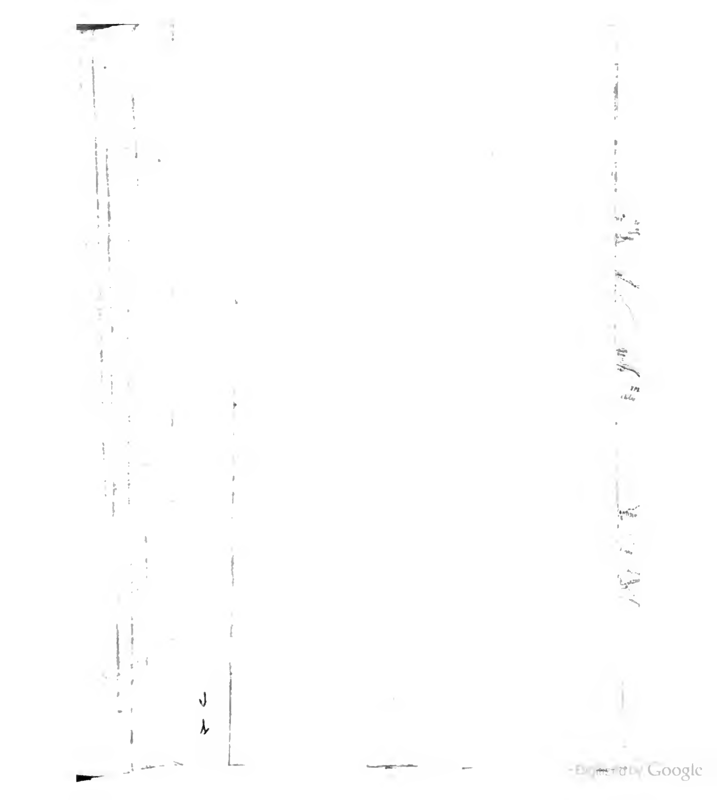
ET SUBVENTIONS DES PARTICULIERS EN FAVEUR DU CHEMIN DE FER, SUIVANT LES DIVERSES DIRECTIONS QUI TRAVERSENT LE DÉPARTEMENT DE LA MARNE.

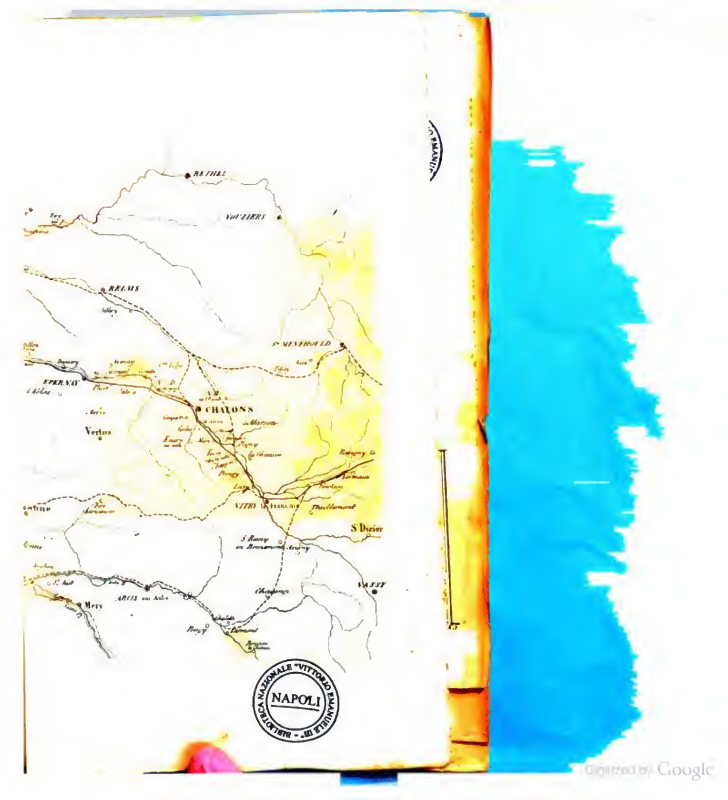
DÉSIGNATION DES Arrondissements.	DÉSIGNATION DES Communes.	Sommes offertes.	TOTAL des Sommes offertes.	OBSERVATIONS.
		fr. c.	fr. c.	
Le Conseil général de la Marne			1,500,000 00	
Châlons	Châlons	228,965 »	258,241 20	
	Vertus	8,000 »		
	Diverses communes et particuliers	21,276 20		
Épernay	Épernay	122,230 »	224,488 »	
	Sézanne	40,000 »		
	Dormans	11,640 »		
	Diverses communes et particuliers	50,618 »		
Reims	Reims (1)	200,000 »	286,609 »	(1) La ville de Reims a voté 200,000 fr. pour le tracé de la vallée de la Marne, et, par délibération postérieure, 1,000,000 pour le chemin, par Compiègne. (2) Idem, 15,000 francs, par Compiègne.
	Fismes (2)	500 »		
	Ay	50,000 »		
	Diverses communes et particuliers	36,109 »		
Ste-Ménehould	Sainte-Ménehould	27,520 »	35,129 75	
	Diverses communes et particuliers	7,609 75		
Vitry-le-François	Vitry-le-François	80,000 »	98,103 50	
	Diverses communes et particuliers	18,103 50		
Total général			2,402,571 45	

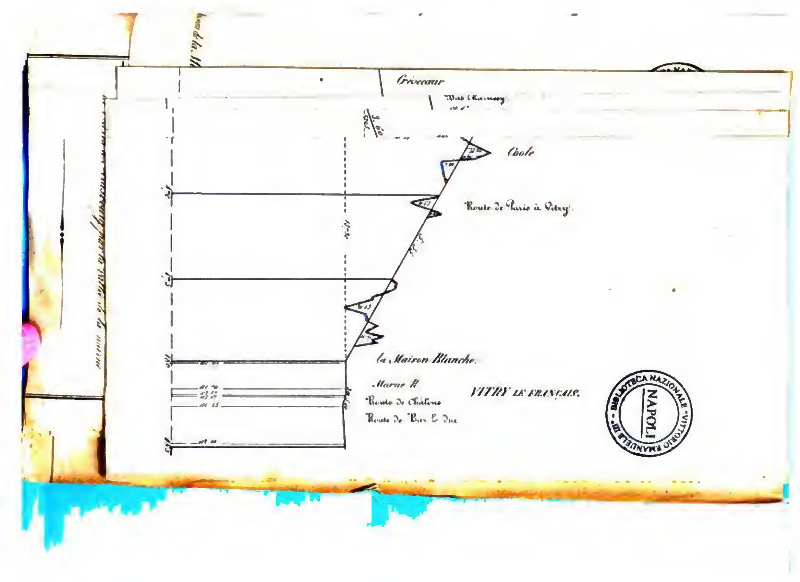
TABLE DES MATIÈRES.

—


RETHEL
REIMS
CHALONS
Vertus
VITRY le Français
St Dizier
VASSY
Mery
ARCIS sur Aube



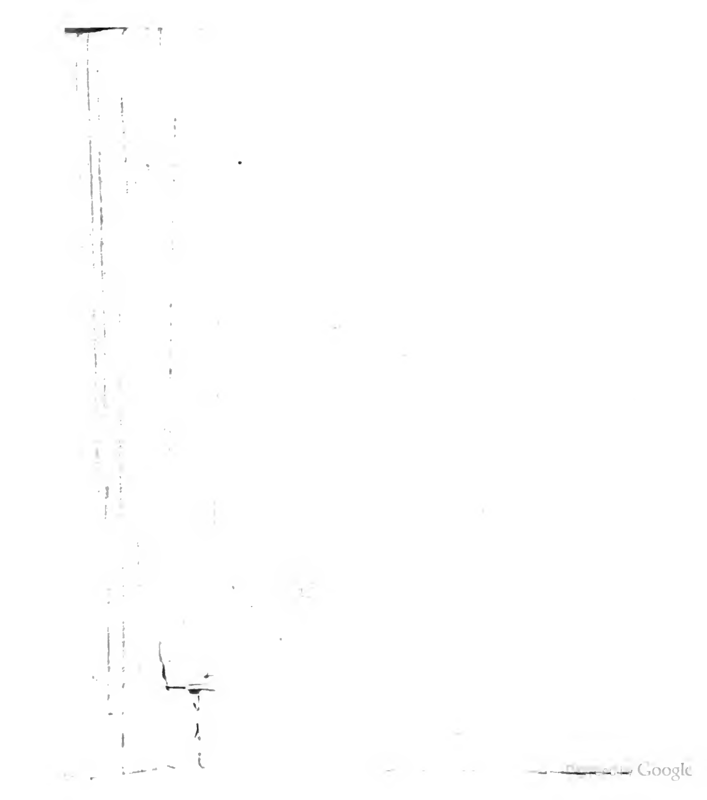

RETHEL
VOUZIERS
REIMS
Ste MENEHOULD
EPERNAY
CHALONS
Vertus
VITRY
S. Dizier
VASSY
ARCIS sur Aube
Mery
BIBLIOTECA NAZIONALE "VITTORIO EMANUELE III"
NAPOLI


Grèvecœur
Chole
Route de Paris à Vitry
la Maison Blanche.
Marne R.
Route de Chalons
Route de Bar le Duc
VITRY LE FRANÇAIS.

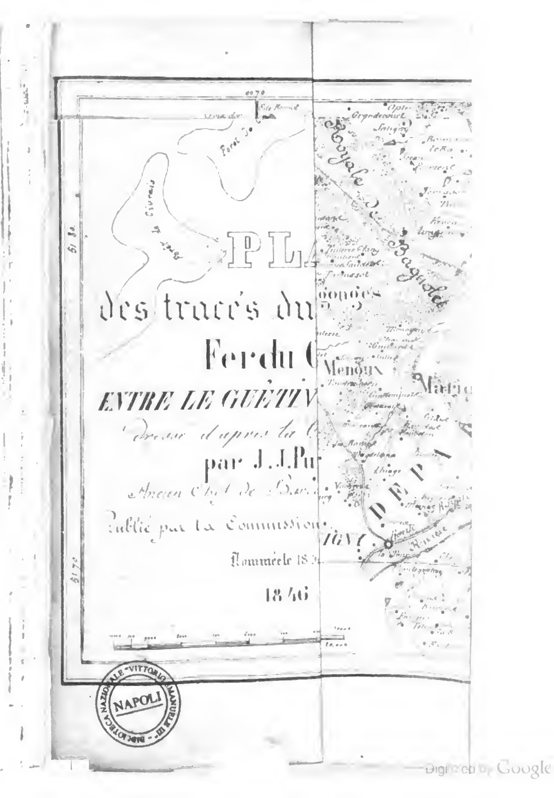


CARTE DE FRANCE

sur laquelle est figuré le chemin de fer direct de Paris à Strasbourg par la vallée de la marne




Francfort
Stuttgard
Colmar
Bâle
Soleure
Berne
Fribourg
CARTE DE FRANCE
sur laquelle est figuré le chemin de fer direct
de Paris à Strasbourg, par la vallée de la Marne
avec ses diverses variantes et les chemins de fer qui s'y rattachent


PLA
des tracés du
Fer du C
ENTRE LE GUÉTIV
par J. J. Pu
Publié par la Commission
1846
Royale
Menoux
DEPA